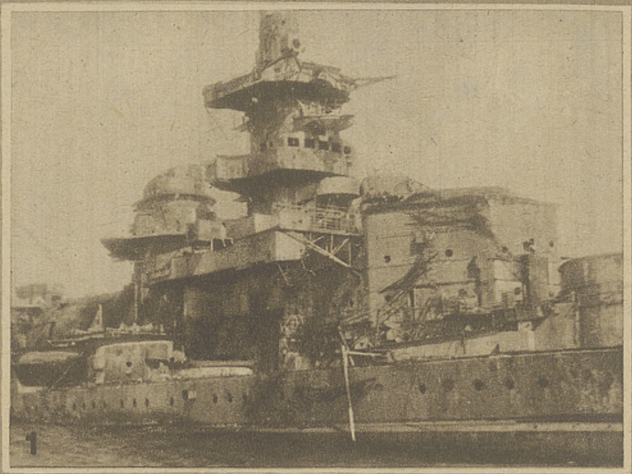


Młody ŻEGLARZ

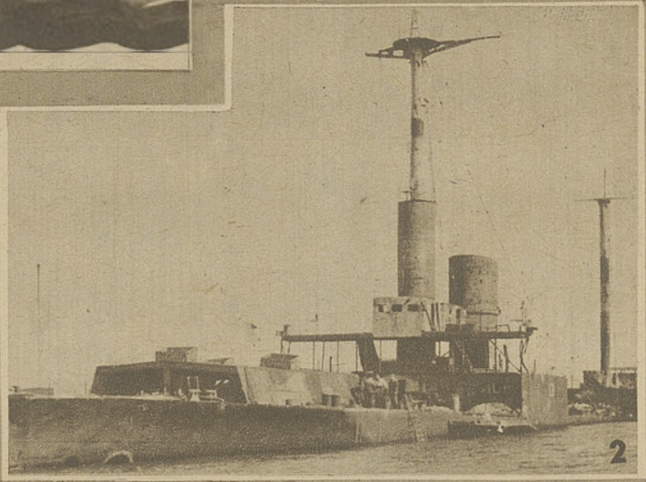
W NUMERZE: XXXIV Rocznica Wielkiej Rewolucji ● Flota zwycięskiej rewolucji ● Salwę „Aurory" usłyszał cały świat ● W szkole specjalistów morskich ● Budujemy krążownik „Aurora" ● i inne.

Nr. 11
LISTOPAD
1 9 5 1
CENA 1 ZŁ

NA MORSKIM HORYZONCIE



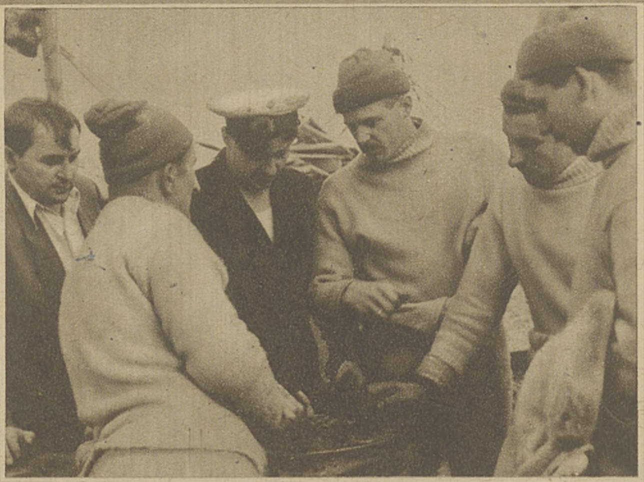
1

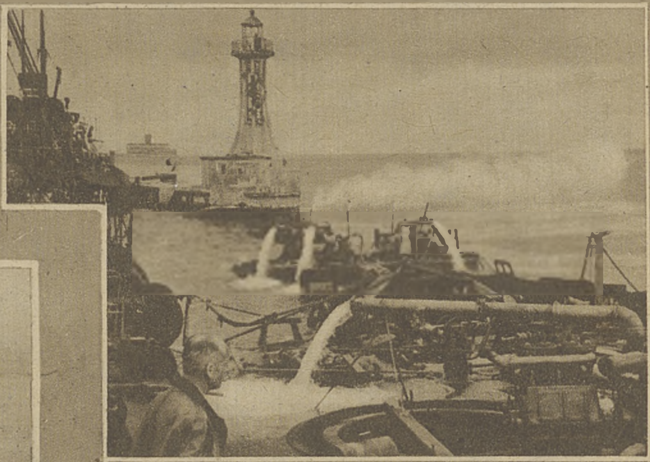


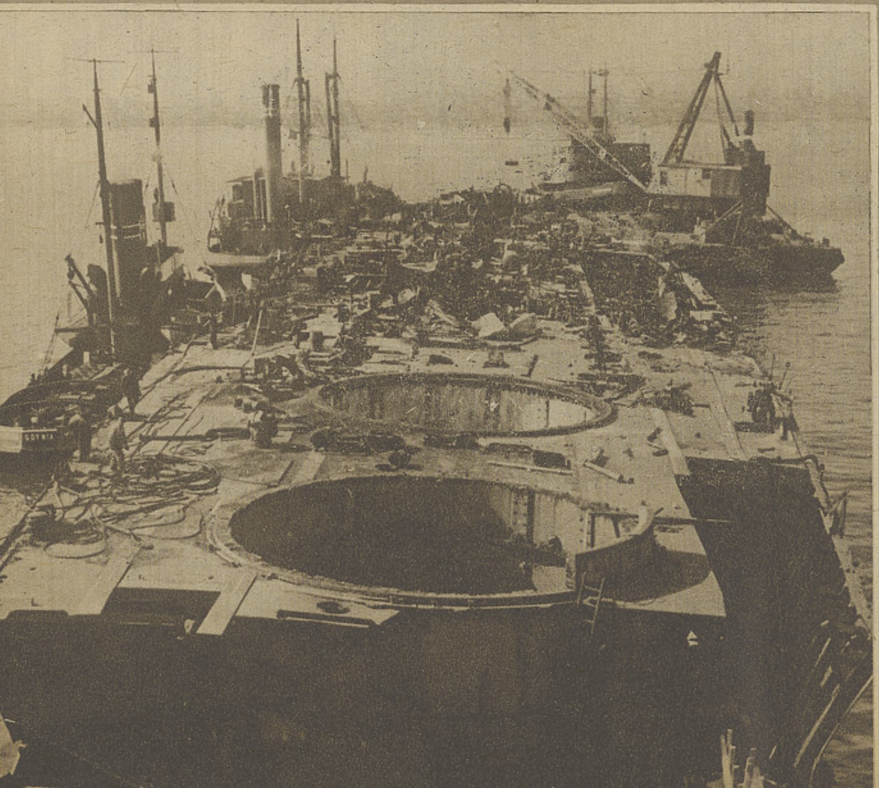
2



Cała Polska wie już z prasy, radia i kroniki filmowej o wspaniałym sukcesie naszego ratownictwa morskiego, które wydobyło w ciągu września z dna portu gdyńskiego dwa wraki hitlerowskich pancerników, w tym jeden — „Gneisenau" — największy wrak jaki kiedykolwiek udało się podnieść na świecie. Tysiące ton wysokowartościowej stali z ciętych obecnie na złom złowrogich narzędzi wojny — przetopionych zostanie w polskich hutach na narzędzia pokoju: traktory, pługi, maszyny. Oto na zdj. 1 i 2 wraki „Gneisenau" i „Zähringen" przed rozpoczęciem prac wydobywczych. Na zdj. 3 — narada robocza nurków — tych cichych bohaterów, którym w dużej mierze zawdzięczamy sukces. Zdj. 4 — plac boju: ustawione na wraku „Gneisenau" pompy przy pracy. Zdj. 5 — zatknięcie polskiej flagi na rufie wydobytego olbrzyma. Zdj. 6 — odholowywanie wydobytego wraku „Gneisenau".









5



Wielka Rocznica

Wieczór ten nie różnił się od wielu podobnych. Był chłodny i mglisty. Na Newie, na wprost Pałacu Zimowego — siedziby reakcyjnego Rządu Tymczasowego, zakotwiczył potężny, stalowy kształt wojennego okrętu. W świetle reflektorów można było odczytać widniejącą na jego burcie nazwę: „AURORA". Był to 7 listopad 1917 roku, a według starego kalendarza — 25 październik. Tego właśnie wieczoru, o godz. 21.40, oddany został pierwszy strzał w Wielkiej Rewolucji Socjalistycznej. Oddał go krążownik „AURORA".

Tak rozpoczęła się nowa epoka w dziejach ludzkości.

* * *

Trzydzieści cztery lata upłynęły od chwili, kiedy pod ciosami sił rewolucji padł Pałac Zimowy. Trzydzieści cztery lata minęły od owego wieczoru ,gdy uzbrojony proletariat Piotrogrodu ruszył do szturmu po wolność i szczęście. Nowa era rodziła się w ciężkiej walce dwóch obozów : obozu wolności i pokoju z obozem kajdan i przemocy. Ciemne siły reakcji chwyciły się wtedy wszystkich możliwych środków i zebrały wszystkie siły, aby nie dopuścić do zwycięstwa rewolucji, ale masy pracujące wierzyły w triumf słusznej sprawy, a do szturmu wiedli je wypróbowani wodzowie walk rewolucyjnych — Lenin i Stalin, kierowała zaś tą walką sławna partia bolszewicka.

Zwycięstwo odniosła słuszna sprawa. Na jednej szóstej części kuli ziemskiej zatriumfowało dzieło Wielkiej Rewolucji. Ludzie radzieccy, kierowani przez partię Lenina — Stalina, zbudowali w swym kraju socjalizm.

Wzrosła w tym okresie siła niezwyciężonej Armii i Floty Radzieckiej, które potrafiły rozbić białogwardyjskich atamanów, rozgromić interwentów, a w latach Wielkiej Wojny Narodowej zetrzeć na proch hydrę hitlerowskiego faszyzmu, ratując kulturę i cywilizację świata od zagłady.

Wielka Rewolucja Październikowa przyniosła narodowi polskiemu wyzwolenie spod jarzma carów i kajzerów. Wolność tę zdradziecko zaprzepaściły reakcyjne koła polskiej burżuazji i obszarników, które dorwały się wówczas do rządów. Naród polski popadł w straszliwą noc niewoli hitlerowskiej, z której po raz drugi uratował go śpieszący z bratnią pomocą potężny Związek Radziecki.

Dziś, w oparciu o przyjaźń, przykład i pomoc Związku Radzieckiego, naród polski pod przewodem Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej wznosi w swym kraju niewzruszony gmach ustroju sprawiedliwości społecznej.

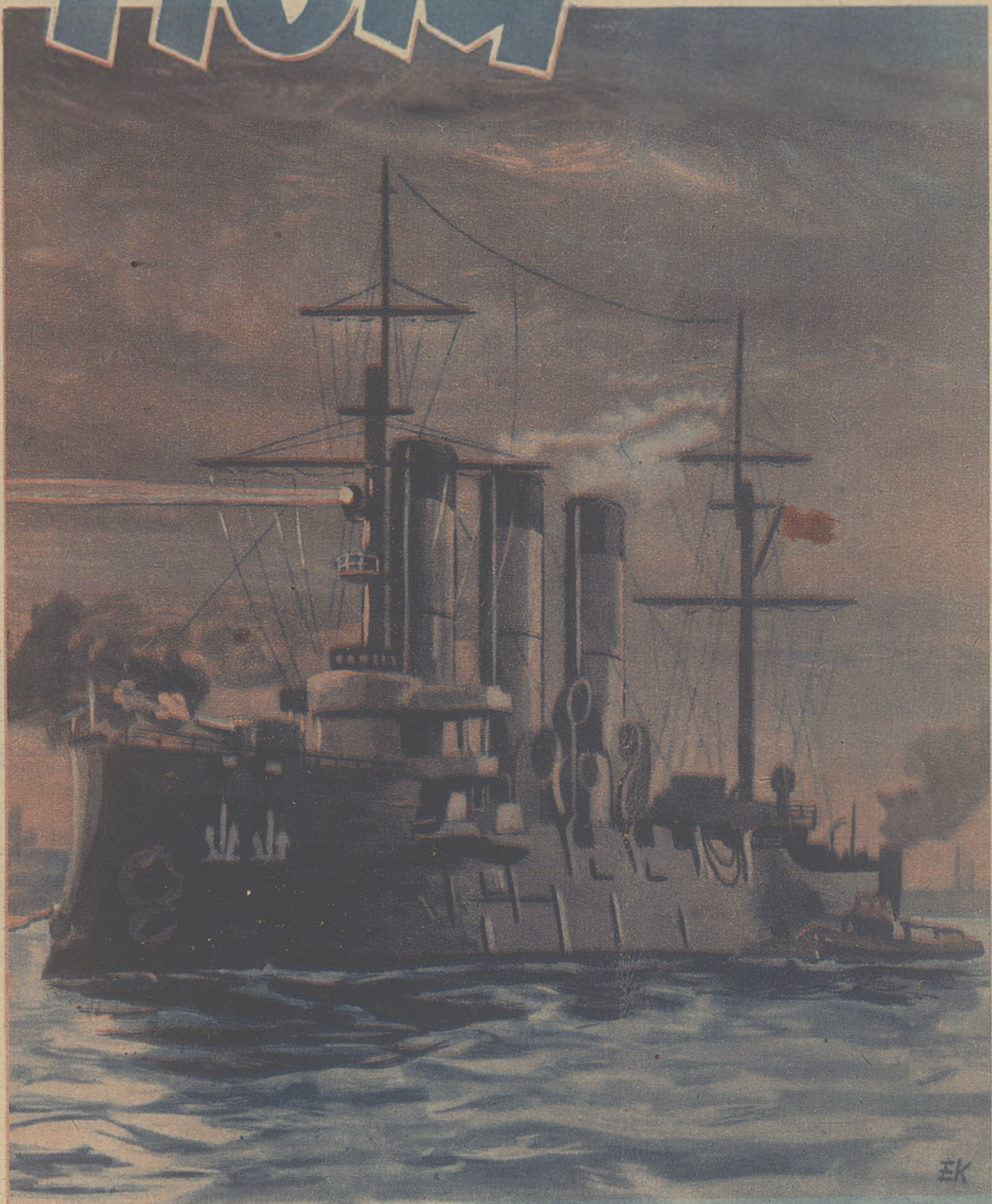
Ale kiedy ludzie radzieccy pod słońcem Wielkiego Października, pod przewodem Stalina budują już komunizm, kiedy wyzwolone narody krajów demokracji ludowych stawiają zręby socjalizmu — kiedy miliony prostych ludzi na całym świecie manifestują za pokojem i szczęściem — ciemne siły, skupione wokół dolarowych magnatów Wall Streetu, knują zbrodnicze plany nowej wojny. Siły te montują agresywne bloki, marzą o nowej rzezi światowej, o ujarzmieniu wolnych narodów. Szykują posiew śmierci, pragnąc obrócić wstecz nieubłagane koło historii... Ale koła historii nie da się obrócić wstecz ani przy pomocy „blitzkriegu", bomby atomowej czy innej formy histerycznej polityki, godnej barbarzyńców z Białego Domu.

Jak ożywcze tchnienie — w okresie atomowych gróźb zza oceanu — spłynęły na pragnącą pokoju ludzkość spokojne słowa jej wodza — Wielkiego Stalina o tym, że ktokolwiek ośmieliłby się targnąć na opokę pokoju, ojczyznę socjalizmu — Związek Radziecki — spotkałby się z należytą odprawą. Pokojowa, twórcza praca ludzi radzieckich chroniona jest bowiem pewnie przez Armię i Marynarkę ZSRR, dysponujące niezrównaną siłą moralną i uzbrojeniem, aż do broni atomowej włącznie. Oświadczenie Stalina przyjął z entuzjazmem radziecki hutnik i polski górnik, chiński chłop i koreański partyzant, francuski doker i amerykański tragarz — wlało ono w serca prostych ludzi na całym świecie nową siłę do walki o trwały pokój.

Ponad kominami śląskich kopalń i fabryk, ponad szczytami Himalajów, lodami północy i niebieską taflą Pacyfiku, ponad gruzami koreańskich miast i lessowymi polami Ho-nanu biegną myśli prostych ludzi całego świata. Biegną one w stronę miasta, nad którym płoną czerwone gwiazdy Kremla, miasta, w którym żyje i pracuje wódz światowego obozu obrońców pokoju, niezłomny bojownik o sprawę wolności i sprawiedliwości, geniusz ludzkości — Józef Wissarionowicz Stalin.

Coraz jaśniej płonie nad ziemią światło Października. Idee jego żyją i zwyciężają. Jednoczą one masy pracujące wokół niezłomnego bastionu wolności i szczęścia — Wielkiego Związku Radzieckiego, skąd czerpią one natchnienie i siłę do walki o trwały pokój na całym świecie.

Flota ZWYCIĘSKIEJ



Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego wyrosła na rewolucyjnych tradycjach marynarzy rosyjskich, którzy wpisali wspaniałe karty do historii rewolucyjnych walk z caratem. W roku 1905 marynarze czarnomorscy powstali przeciw despotyzmowi carskiemu, a w walkach tych przewodziła załoga pancernika „Potiomkin". Powstania marynarzy wybuchły później, w latach 1906-1907, na wielu jednostkach floty. Znane jest również szeroko powstanie załogi pancernika „Gangut".

Najwspanialsze karty rewolucyjnej chwały wpisali marynarze Floty Bałtyckiej w czasie Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Już w lutym 1917 roku marynarze wystąpili wraz z żołnierzami i robotnikami przeciw caratowi, a w kilka miesięcy później krążownik „Aurora" ogniem swych dział, skierowanych na Pałac Zimowy, obwieścił światu erę Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. Marynarze byli zawsze w pierwszych szeregach walczących, świecąc osobistym męstwem i oddaniem sprawie rewolucji proletariackiej.

W okresie imperialistycznej interwencji marynarze Czerwonej Floty, powołanej do życia dekretem Lenina z dnia 14 lutego 1918 roku, uratowali wiosną 1918 roku Flotę Bałtycką, dzielnie bronili Carycyna i Piotrogrodu przed atakiem interwentów, zatopili na morzach wiele okrętów nieprzyjacielskich. Zdobyli w trudnych warunkach forty „Krasnaja Gorka" i „Sieraja Łoszadź".

Interwenci zostali rozgromieni i przepędzeni za granicę Kraju Rad, który pod kierownictwem WKP(b) zaczął się coraz wspanialej rozwijać. Stalinowskie plany uprzemysłowienia kraju stały się fundamentem potęgi gospodarczej Związku Radzieckiego, pozwoliły one młodemu państwu robotników i chłopów stworzyć odpowiednią siłę zbrojną na morzu.

X Zjazd WKP(b) w 1921 roku postawił zadanie odrodzenia Czerwonej Floty. W wypełnieniu tego zadania bardzo poważną rolę spełnił Komunistyczny Leninowski Związek Młodzieży — Komsomoł.

Już wiosną 1922 roku Radziecka Marynarka Wojenna otrzymała do swych szeregów tysiące najwartościowszych, najbardziej oddanych sprawie Komsomolców. W kilka miesięcy później, na V Zjeździe Komsomołu organizacja ta otrzymała zaszczytny obowiązek — opiekę nad Marynarką Wojenną.

Terytorium Związku Radzieckiego oblewają 3 oceany i 12 mórz, a morska granica państwa rozciąga się na 47 tysięcy kilometrów, to jest więcej niż wynosi obwód ziemi na równiku. Aby zabezpieczyć odpowiednio te granice, dzięki inicjatywie Generalissimusa Stalina i pod jego osobistym kierownictwem, rozwijała się Flota Bałtycka i Czarnomorska, dzięki Generalissimusowi Stalinowi powstała w 1932 roku Flota Oceanu Spokojnego, późniejsza pogromczyni imperialistycznej floty japońskiej oraz w 1933 roku Flota Północna.

Józef Stalin osobiście odwiedzał jednostki Floty, kierował rozwojem i szkoleniem kadr marynarskich, toteż Marynarka Wojenna ZSRR już na wiele lat przed Drugą Wojną Światową stanowiła poważną siłę. Na radzieckich stoczniach powstawały nowe, wspaniałe okręty wojenne tej miary, co na przykład ciężkie krążowniki klasy „Kirow" — najlepsze jednostki tej kategorii na świecie.

W czasie Wielkiej Wojny Narodowej Marynarka Wojenna wykonała powierzone jej zadania bojowe: osłonę skrzydeł Armii Radzieckiej od strony morza. Okręty radzieckie skutecznie zwalczały flotę nieprzyjaciela, niszczyły jego żeglu-

REWOLUCJI

gę na szlakach zaopatrzeniowych, brały udział w operacjach desantowych.

Marynarze radzieccy okryli się nieśmiertelną sławą podczas obrony Hangö i wysp w Moonsundzie, Odessy i Sewastopola, Leningradu i Stalingradu. Brali oni czynny udział w słynnych stalinowskich dziesięciu uderzeniach, walczyli zwycięsko z wrogiem na Morzu Czarnym, Bałtyckim i na Oceanie Łodowatym Północnym, na Ładodze, Dnieprze i Wołdze, Dunaju, Wiśle i Szprewie, brali udział w słynnej operacji berlińskiej.

Marynarze Floty Oceanu Spokojnego i Flotylli Amurskiej gromili jednostki floty i armii japońskich samurajów pod Sejsin, Rasin, Juki, na Wyspach Kurylskich, na Sachalinie, w Port-Arturze.

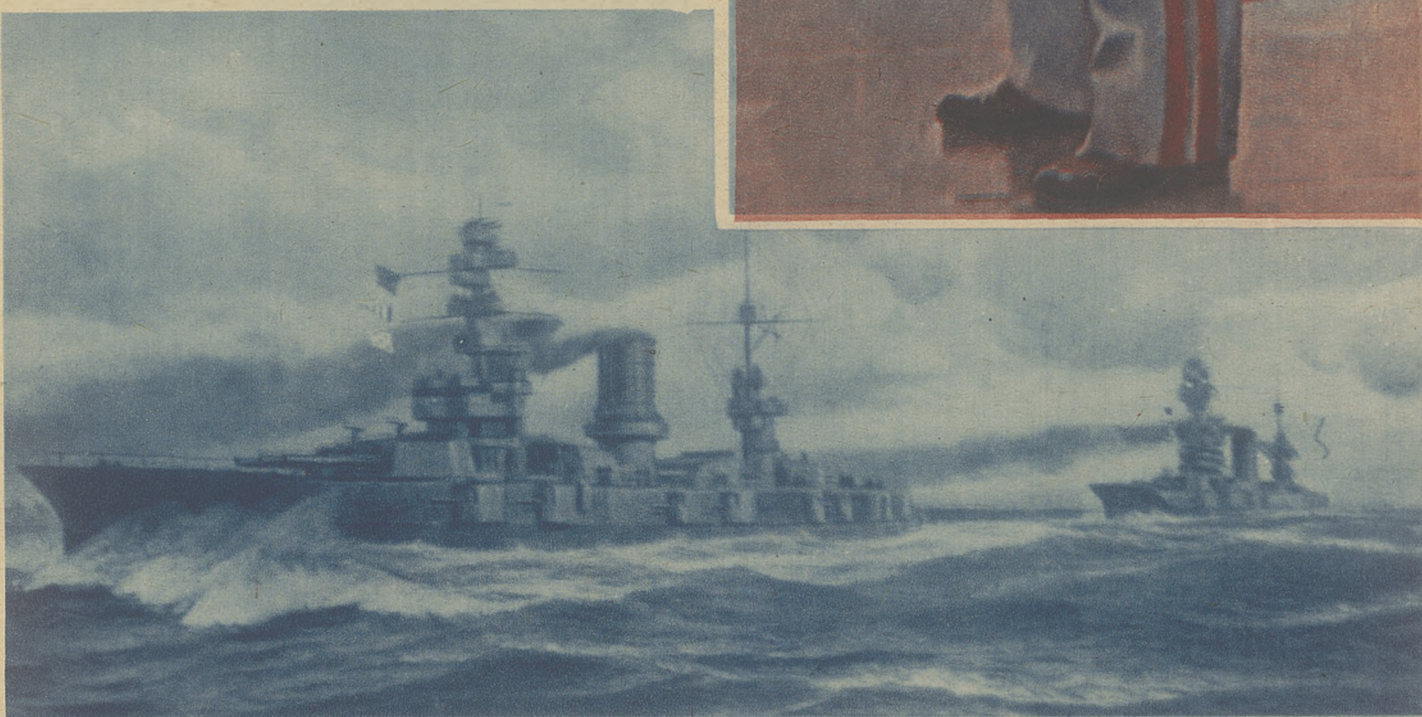
W walkach tych przykładem były im wspaniałe postacie marynarzy „Aurory", przykładem było im męstwo rosyjskich marynarzy — zwycięzców spod Ganguta i Nawarina, Czesmy i Synopy, bohaterskich obrońców Sewastopola i Port-Artura. Przykładem byli im słynni, znani całemu światu dowódcy floty rosyjskiej Spirydow i Sieniawin, Uszakow i Nachimow, Butakow i Makarow.

Dziś naród radziecki buduje wspaniałe giganty komunizmu i walczy o trwały pokój między narodami. Na straży tego budownictwa, na straży światowego pokoju stoi bohaterska Armia i Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego, wyposażone w najnowocześniejszy, najlepszy sprzęt, do broni atomowej włącznie.

Marynarka Wojenna ZSRR gotowa jest w każdej chwili zadać druzgocący cios każdemu, kto chciałby przeszkodzić twórczej pracy narodu radzieckiego.

Wspaniałe dziecię Wielkiej Rewolucji Październikowej — Marynarka Wojenna Kraju Rad — pod wspaniałym kierownictwem geniusza ludzkości Generalissimusa Stalina godnie wypełnia nałożony jej przez naród obowiązek wobec Ojczyzny — skutecznie zabezpiecza budownictwo komunistyczne i niezłomnie stoi na straży światowego pokoju.





Na prawo u góry: Generalissimus Józef Stalin, budowniczy Radzieckiej Floty Wojennej. U dołu: Radzieckie pancerniki na morzu (mal. N. E. Bublikow). Po lewej u góry: historyczna salwa krążownika „Aurora"

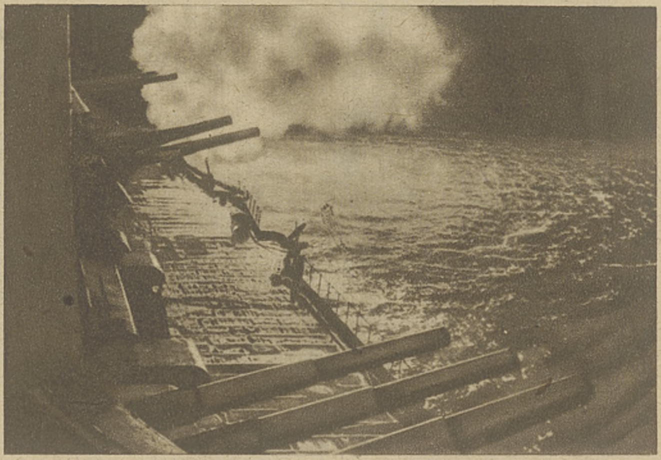




MARYNARZE w Rewolucji ★

Wodzowie Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji — Lenin i Stalin wśród marynarzy, w sztabie rewolucji — w Smolnym

Bój okrętów Północno - Dźwińskiej Flotylli z okrętami brytyjskich interwentów — w ujściu rzeki Wagi, 10 sierpnia 1918 r. W wyniku boju przeciwnik stracił jedną uzbrojoną jednostkę i zmuszony był powstrzymać swoje natarcie

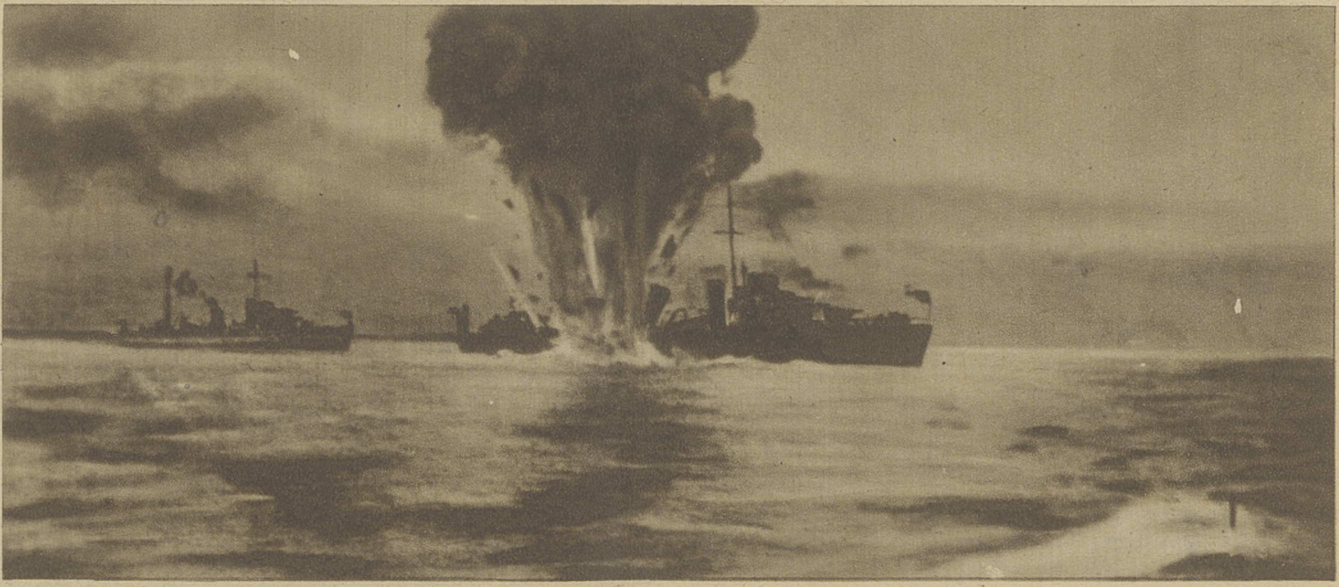


Pancerniki Czerwonej Floty ostrzeliwują forty „Krasnaja Gorka“ i „Sieraja Łoszadź“. Operacją tą dowodził osobiście Stalin, a w wyniku połączonego ataku sił morskich, lądowych i powietrznych forty zostały zdobyte



S. M. Kirow prowadzi w bój marynarzy Flotylli Wołżańskiej w bitwie pod Władimirowką, 5 września 1919 r.

Okręt podwodny „Pantera“, należący do Czerwonej Floty Morza Bałtyckiego, atakuje i topi niszczyciela brytyjskich interwentów — „Victoria“ — 31 sierpnia 1919 r.



Szkoła NOWYCH LUDZI

Jędrek Podgórski wysłał poprzedniego dnia długi list do Żywca pod Krakowem. Niech ojciec, rodzina i ci wszyscy, którzy mu odradzali, pocieszą się, że czuje się tu dobrze, naprawdę dobrze. List pełen był wykrzykników, mających podkreślić jego podziw dla Gdyni, dla portu, dla morza i kończył się zdaniem „jutro po uroczystościach rozpoczęcia roku szkolnego wypłyniemy na statkach szkolnych po raz pierwszy w morze, acha!" To „acha" zawierało w sobie całą dumę i zadowolenie autora i było rodzajem triumfalnego „zyg, zyg", przeznaczonym dla kolegów z Żywca, którzy mimo zainteresowań morskich, nie zdobyli się na decyzję tak jak on.

Jędrek szybko zżył się z kilku kolegami z tego samego wydziału, tzn. wydziału pokładowego, a ponieważ sam sprawy morskie znał tylko z docierających do Żywca pism morskich, pokumał się przede wszystkim z „doświadczonymi" wygami; np. taki Jaroszyński Mirek, syn pracownika „Społem" z Warszawy, to przy nim prawdziwy „wilk morski" — ma przecież wujka, który pracuje na traulerach!

Dziś od samego rana „zafasowali" nowiutkie, zielone kombinezony i furażerki. Od razu też poczuli się inaczej. Koledzy z wydziału mechanicznego otrzymali takie same, tylko granatowe.

Gmach szkoły, przybrany u wejścia „kodflagiem", oczekiwał już na gości, gdy wmaszerowali do obszernej widnej sali, witającej ich dużym napisem na szczytowej ścianie: „Witamy nowych uczniów — przyszłe kadry rybołówstwa morskiego". Przez szerokie okna widać było trzy piękne statki szkolne w gali flagowej, przycumowane do nabrzeża.

Potem nastąpiły przemówienia. Jasne, proste, przedstawiające dotychczasowy olbrzymi rozwój rybołówstwa morskiego, budowę floty rybackiej i portów oraz plany dalszej rozbudowy. Na tym tle zarysowano stale wzrastające potrzeby w zakresie wykwalifikowanych kadr. Rybołówstwo potrzebuje ludzi, ludzi młodych, silnych i zahartowanych, którzy w twórczej pokojowej pracy na morzu, w niejednokrotnie ciężkiej służbie, dostarczać mają narodowi coraz więcej ryby z dalekich mórz.

Jędrkowi i Mirkowi najbardziej ze wszystkich przemówień podobało się kilka zdań, które wypowiedział do nich szyper nowoczesnego traulera „Rega", znany przodownik Paweł Gic:

— Przyszli koledzy, nie zmarnujcie okazji, której myśmy nie mieli!

Uszczypnęli jeden drugiego i aż się z miejsc podnieśli, żeby zobaczyć słynnego rybaka. Inni koledzy zresztą zrobili to samo, a cała sala trzęsła się od oklasków.

Niejeden z chłopców w tej chwili przypieczętował swoją decyzję dotychczasową, wewnętrzną obietnicą, że wytrwa, że się wyróżni i że... zostanie także przodownikiem.

Naturalnie przedtem trzeba będzie w myśl słów Lenina, wypisanych na ścianie — „uczyć się ,uczyć się, uczyć się..."

Ale oto i najwspanialsza część uroczystości: krótka przejażdżka po Zatoce Gdańskiej na statkach szkolnych — „Zew Morza", „Henryk Rutkowski" i „Janek Krasicki". Ciemnieją wśród białych mundurów załóg złożonych ze starszych uczniów, granatowe i zielone kombinezony „świeżo upieczonych" kolegów.

Statki, płynąc jeden za drugim, mijają na torze wodnym kilka powracających z połowów kutrów rybackich. Dziś jest sobota, więc zespoły z połowów dwudniowych na dalszych łowiskach wracają nieco wcześniej.

— Czas szybko leci. A chciałoby się tak płynąć i płynąć — mówi z westchnieniem Jędrek. — Z morza Gdynia i port wyglądają pięknie.

— Tak braciszkowie — mówi któryś z rybaków biorący udział w wycieczce.— Ale nie zawsze morze jest takie piękne, i nie wolno się nad nim rozrzewniać. Na morzu należy widzieć pracę i chleb, jaki ona nam daje. A praca ta jest naprawdę ciężka.

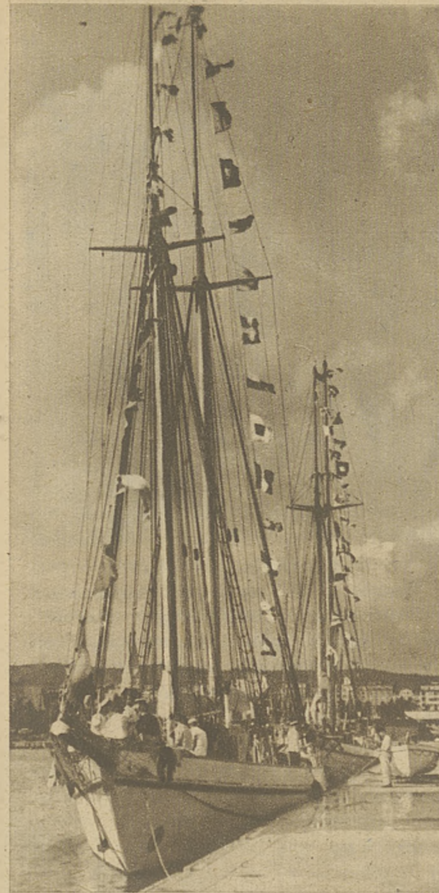
— Wiemy, praca jest wszędzie i wszędzie byśmy mogli pracować, ale chcemy tylko na morzu!

Statki opodal falochronu mijają potężną masę żelastwa.

— To świeżo wydobyty wrak pancernika „Gneisenau" — mówi ktoś.

Wszyscy z podziwem przyglądają się kolosowi.

Czas wracać. Statki zataczają piękny łuk i kierują się ku bielejącym gmachom szkoły.



— No, teraz ja im napiszę — myśli Jędrek Podgórski o swych kolegach z Żywca.

— Jutro — mówi Ludomir Jaroszyński— a właściwie pojutrze, zaczyna się praca.

Ale nie wzdycha z tego powodu. Czeka tej pracy z utęsknieniem, bo każdy jej dzień da mu nowe wiadomości, nową wiedzę, przy pomocy której za lat kilka— jak powiedział dyrektor szkoły kpt. ż. w. Edward Gubała — będą mogli fachową, rzetelną pracą odpłacić krajowi za to, co dziś otrzymują.

GERT

Na pokładzie statku szkolnego zawiązują się pierwsze węzły przyjaźni pomiędzy „starymi" uczniami TRM a nowoprzyjętym „narybkiem". Kandydaci — Kazimierz Strzeboński z Krakowa, Stanisław Walczak z Bytomia oraz Ireneusz Buczyński z Poznania w rozmowie ze starszymi kolegami.





Salwę „AURORY" USŁYSZAŁ CAŁY ŚWIAT

Nie byle jaką salwę odpalili artylerzyści, na których granatowych czapkach widniał napis „Aurora". Huk tej salwy obiegł donośnym echem cały świat. Z poszumu stepów wyłowił je bosonogi kaboklo, zadudniło w czeluści kopalń, zadźwięczało alarmem bojowym w słuchawkach radiotelegrafisty okrętowego. Jeszcze światowa burżuazja nie pojmowała tego co działo się na jednej szóstej kuli ziemskiej, nie wierzyła w międzynarodową rolę Wielkiej Październikowej Rewolucji, a już na pokładach okrętów, w czeluściach kopalń, w fabrykach i na roli — dojrzewała rewolucja.

W kilka dni później na masztach floty kajzera wykwitły czerwone proporce... Ale zacznijmy od początku...

NA SCHILLING REEDE

Potężna flota kajzera wybiera się na wielką wyprawę, na swą ostatnią bitwę. Na Schilling Reede mają zgromadzić się wszystkie będące w kampanii okręty wojenne. Na czele kolumny stają krążowniki. Ich dymy widoczne są daleko na horyzoncie. Za nimi postępować będą wielkie „Helgolandy"...

Na pomoście bojowym admiralskiego okrętu „Baden" zebrał się cały sztab dowódców. Krótka wymiana zdań, badanie mapy, a potem stukot aparatów odbiorczych i nadawczych radiostacji. Wszystko jest już gotowe do wymarszu.

Nagle dzieje się coś niezwykłego, coś czego nie przewidział ani admirał Scheer, ani inne „podpory" kajzerowskiej floty. Jeden z potężnych „Helgolandów" wychodzi nagle z szyku, skręca w bok, zwalnia biegu, staje. Za nim czyni to drugi...

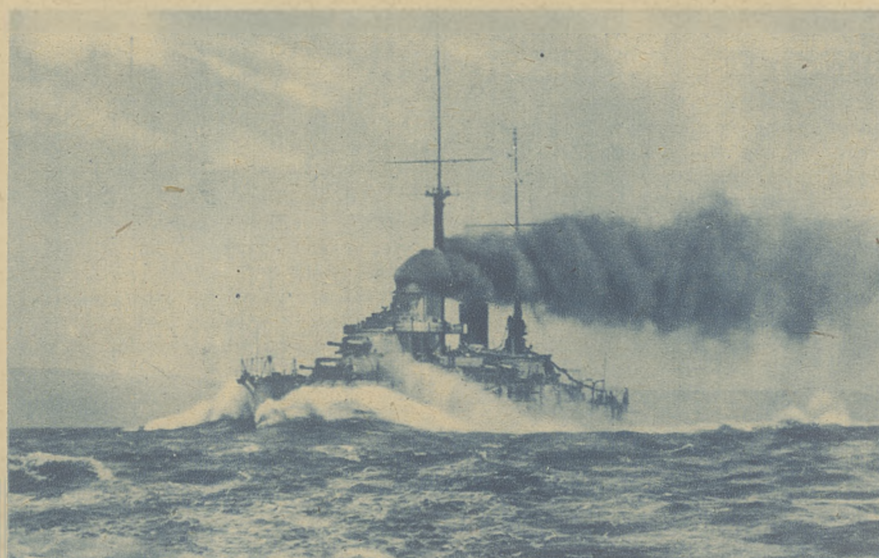
W całej flocie niemieckiej nikt jeszcze nie wie, co się stało. Na okrętach migają światła sygnałowe. Dziesiątki lunet i lornetek zwracają się ku stalowym cielskom pancerników. I oto odpowiedź nadchodzi, ale rozszyfrowującym ją kajzerowskim oficerom głos więźnie w krtani. Marynarze sygnaliści powtarzają ją kilkakrotnie.

— „Towarzysze! Wszyscy za naszym przykładem!... Nasze hasło pokój, wolność!"

Tak rozpoczęła się niemiecka rewolucja 1918 r. do wybuchu której doprowadziło położenie nękanego długotrwałą imperialistyczną wojną proletariatu niemieckiego, czerpiącego natchnienie dla swojego zrywu ze zwycięskiej Rewolucji Październikowej w Rosji.

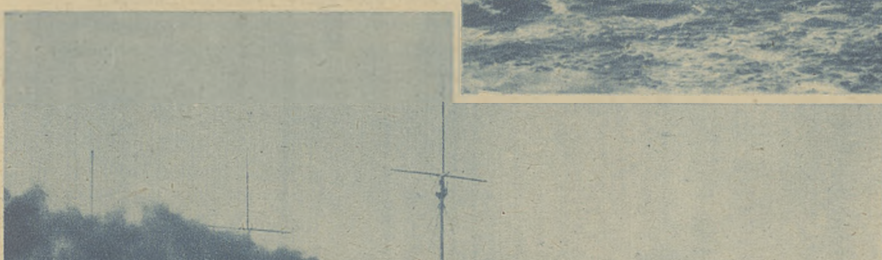
POD CZERWONYM SZTANDAREM...

Rewolta na pancernikach „Helgoland" i „Thüringen" zapoczątkowała wybuch rewolty w całej kajzerowskiej „Kriegsmarine". Ośrodkiem ruchów rewolucyjnych we flocie stała się Kilonia, gdzie marynarze połączyli się z manifestującym na ulicach miast proletariatem robotniczym. Marzenia reakcyjnej kliki junkiersko-burżuazyjnej, aby przez stłumienie rewolucji w Kilonii powstrzymać jej rozszerzenie się — zawiodły. Czerwone sztandary załopotały na wszystkich jednostkach floty wojennej, a oddziały marynarzy, ramię w ramię z robotnikami portowymi opanowały Hamburg, Lubekę, Cuxhaven, Wilhelmshaven i Bremę. W tym samym czasie masowe rozruchy o charakterze rewolucyjnym wybuchły w Lipsku, a następnie w Sztutgardzie. 8 listopada robotnicy i żołnierze opanowują Monachium. W całych Niemczech powstają Rady Delegatów Żołnierskich i Robotniczych.



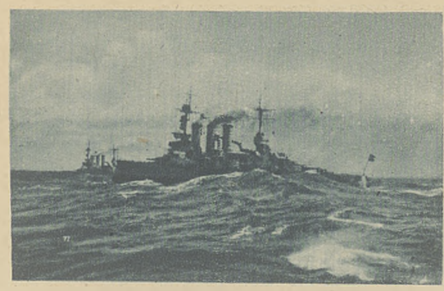
9 listopada wybucha rewolucja w Berlinie. Setki tysięcy robotników wychodzi na ulice miasta — jeden za drugim przyłączają się do nich pułki garnizonu berlińskiego. Z balkonu Pałacu Cesarskiego przemawia do mas wielki rewolucjonista niemiecki Karol Liebknecht.

Walki toczyły się przez cztery miesiące. Mimo ofiarności, bohaterstwa i odwagi — proletariat niemiecki poniósł wówczas klęskę. Nie jest zadaniem niniejszego artykułu szczegółowo omawiać błędy i przyczyny porażki rewolucji niemieckiej 1918 roku. Wystarczy, jeśli powiemy, że naród niemiecki wyciągnął dziś słuszne wnios-



U góry — płomienny bojownik Komunistycznej Partii Niemiec, zamordowany przez hitlerowców — Thälmann. Poniżej: pancernik francuski „Jean Bart" oraz niemiecki „Thüringen", na których marynarze wywiesili czerwone bandery.

ki z niezapomnianych wypadków listopadowych 1918 roku, stając w szeregu narodów walczących o pokój, aby pod sztandarami NRD budować swoją szczęśliwą przyszłość i kontynuować dzieło rozpoczęte przez Karola Liebknechta, Różę Luksemburg i Thälmanna...



NA MORZU CZARNYM

A teraz przenieśmy się na morze Czarne, na którym w owe dni zjawiły się okręty wojenne państw kapitalistycznych...

Oto w pewien kwietniowy dzień 1919 roku na pokład krążownika francuskiego „Guichen", wchodzącego w skład floty interwencyjnej, wyległa cała niemal załoga. Brakło tylko oficerów. Marynarze stali wyprostowani na baczność, śpiewając „Międzynarodówkę" i „Marsyliankę" — a młody, błękitnobluzy mat Charles Tillon wciągnął na maszt, ponad symbol rewolucji burżuazyjnej — „tricolore", symbol rewolucji proletariackiej—łopocącą na wietrze czerwoną banderę.

Ten sam Charles Tillon w czasie okupacji Francji przez wojska hitlerowskie był głównodowodzącym „Wolnych Strzelców i Partyzantów". Ale w tym skojarzeniu nie ma nic dziwnego. Tłumaczy to jedno słowo: patriotyzm.

Co jednak zdarzyło się w r. 1919 na Morzu Czarnym?

Aby na to pytanie odpowiedzieć, cofnijmy się do 19 grudnia 1918 roku. Wówczas bowiem wylądowała w Odessie dywizja piechoty francuskiej, która przy poparciu floty wojennej opanowała miasto. Za pierwszą dywizją zjawiły się inne, a wojska francuskie rozlały się po Ukrainie. Rozpoczynał się jeden z aktów brutalnej agresji, określonej cynicznie przez jej prowodyra — Winstona Churchilla — mianem „interwencji". Całą tę krwawą „interwencję" inspirowały i organizowały międzynarodowe kliki wielkiego kapitału, którym chodziło przede wszystkim o zniszczenie młodej Republiki Radzieckiej, o rozbicie klasy robotniczej i narodu, który dawał „zły przykład" uciśnionym narodom innych krajów. A poza tym w grę wchodziły nikczemne interesy różnych towarzystw bankowych, jak np. francuskich — Banque de l'Union Parisienne, Banque de Paris et de Pays-Bas, czy Societe Generale, które oczekiwały, że zdołają w ten sposób rewindykować — i to z znacznym procentem — sumy pożyczone rządowi „carskiemu.

Ale kapitalistyczni handlarze śmierci nie wzięli pod uwagę międzynarodowej solidarności klasy robotniczej, nie wzięli pod uwagę międzynarodowej roli Wielkiej Rewolucji Październikowej.

W pierwszej swej fazie przejawiła się ona w odmowie strzelania do robotników rosyjskich na ulicach Odessy, w żądaniu powrotu i odmowie wyjazdu na front. Potem 7 pułk saperów otwarcie przeszedł na stronę rewolucji, przekazując całą swą broń Armii Czerwonej.

Nadszedł wreszcie moment kulminacyjny. 20 kwietnia, w ślad za pancernikiem „France", na wszystkich okrętach wojennych francuskich — znajdujących się w porcie i na redzie Sewastopola — zostały wciągnięte czerwone bandery. Marynarze postawili konkretne ultimatum — albo okręty powrócą do Francji, albo przejdą na stronę Armii Czerwonej...

Jednocześnie do sztabów nadeszły wiadomości o wrzeniu w szeregach oddziałów angielskich i amerykańskich, o tym, że robotnicy portowi w wielu krajach odmawiają ładowania sprzętu wojennego, przeznaczonego do walki z Republiką Radziecką.

1 maja, kiedy rewolta marynarzy francuskich święciła swój triumf — nadszedł rozkaz ewakuacji i powrotu do Francji. W tym samym czasie, pokonując kontrrewolucyjne wojska, wkraczała do Sewastopola zwycięska Armia Czerwona.

* * *

Na tych dwóch przykładach: rewolucji w Niemczech oraz rewolty we flocie francuskiej wskazaliśmy, jaki bezpośredni skutek wywołało echo Wielkiej Rewolucji Październikowej. Właśnie na skutek fali rewolucji, jaka przeszła wówczas przez Europę, runęły takie mocarstwa imperialistyczne, jak Austro-Węgry i Niemcy kajzerowskie. Dzięki Rewolucji Październikowej naród polski wyzwolony został z niewoli cara i kajzerów.

MIECZYSŁAW SZMURŁO



U góry — okręty zrewoltowanej floty niemieckiej na morzu. Obok Charles Tillon przemawia do marynarzy krążownika „Guichen". (rys. M. Król).



W Szkole SSM Specjalistów Morskich

Zetempowcy, to prawa ręka każdego dowódcy. Jak pracują zobaczycie sami... — tego w kilku zdaniach opisać nie można.

Zastępca komendanta Szkoły Specjalistów Morskich wstał z krzesła i skierował się ku drzwiom. Wyszliśmy.

I zobaczyłem. Zobaczyłem, czym zetempowcy Szkoły zdobyli sobie zaszczytne miano „prawej ręki dowódcy".

*

Elew Zygmunt Fic przez dłuższy okres czasu nie mógł uczęszczać na wykłady. Nieobecność w Szkole, oderwanie od nauki wypływające zresztą z względów służbowych sprawiły, że elew Fic miał poważne trudności w opanowaniu bieżącego materiału. A egzaminy zbliżały się.

Zetempowcy z kursu sterników Szkoły Specjalistów Morskich nie zapomnieli jednak o koledze. Przecież postanowili już wcześniej, że będą sobie pomagać wzajemnie, aby wszyscy ukończyli kurs z dobrymi ocenami.

Tak nakazywał zetempowski i marynarski honor.

Sprawę udzielenia pomocy koledze Ficowi postawiono na zebraniu Koła ZMP, natychmiast po jego powrocie do szkoły.

— Do pracy musimy przystąpić natychmiast. Nie mamy czasu na próżne gadanie. Egzaminy za pasem — oświadczył w dyskusji kolega Walas. — Proszę Zarząd Koła o przydzielenie mi zadania. Chętnie pomagać będę koledze Ficowi w locji i nawigacji.

Zgłosili się i inni elewi. Był wśród nich i Woźniak i Kuźmiński, Tecław i Gernard — sami przodownicy wyszkolenia i dyscypliny, aktywni zetempowcy.

Zadania zostały rozdane.

Wiadomo — praca w kolektywie zawsze idzie składniej. Temu łatwiej idzie wykreślanie kursów na mapie, tamten dobrze opanował sygnalizację flagami, a ów doskonale zna przepisy drogi na morzu.

Praca ruszyła, jak to się mówi w Marynarce Wojennej — „całą naprzód".

Od tego zebrania elew Fic nie uczył się już sam. Czy to na wykładach, czy podczas zajęć praktycznych, czy też w czasie nauki własnej zawsze spotykał się ze szczerą, koleżeńską pomocą.

Elew Walas przesiadł się nawet do jego ławki. Bardzo mu zależało na tym, aby Zygmunt mógł w jak najkrótszym czasie nadrobić zaległości — przecież to jego najbliższy przyjaciel.

o

Któregoś dnia Walas spostrzegł, że elew Fic chodzi dziwnie markotny. Wyczuł, że coś nie jest z nim w porządku.

— Co ci jest, Zygmunt? — spytał. — Masz jakieś zmartwienie?

— Wiesz... — zaczął tamten niepewnie i jakby wstydliwie — w żaden sposób nie mogę się połapać na tych wszystkich światłach nawigacyjnych... Starałem się samemu rozgryźć ten materiał, ale mi nie wychodzi. Ciebie pytać nie chciałem, bo i tak tyle mi już rzeczy wyjaśniłeś. Wstydziłem się...

— I ty mi to mówisz, Zygmunt? Ty, mój najlepszy kolega i do tego zetempowiec? — w głosie Walasa dźwięczała nuta rozczarowania. — Wstydzisz się prosić swego przyjaciela o wyjaśnienie?...

Wieczorem podczas nauki własnej poszli do gabinetu nawigacyjnego. Elew Walas wziął tablicę świateł, mapę morską i inne pomoce naukowe. Usiedli w swojej ławce.

Najpierw wytłumaczył Ficowi, jakich świateł nawigacyjnych używa się w ogóle, a potem zapoznał go z rodzajami świateł, używanych przez okręty i statki podczas żeglugi w nocy.

Na drugi dzień zamienili się rolami. Elew Fic był teraz „wykładowcą", a elew Walas „uczniem". „Egzamin" wypadł na ogół dobrze, niemniej jednak materiał trzeba było pogłębić.

Okazja nadarzyła się szybko. Na powtórzenie materiałów z locji wykorzystano lekcję... sygnalizacji semaforem.

— Po co będziemy nadawać luźne, oderwane zdania. Ja będę zadawał ci chorągiewkami pytania na temat zastosowania świateł nawigacyjnych, ty będziesz mi na nie również chorągiewkami odpowiadał — zaproponował wówczas elew Walas koledze. Tak też zrobili.

o

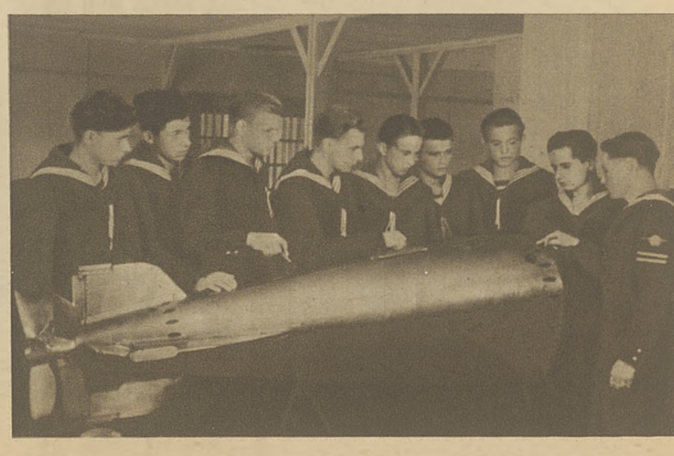
Gabinet torpedominerów Szkoły Specjalistów Morskich jest bogato wyposażony w najróżnorodniejszy sprzęt: plansze, modele, przekroje itp.

Brakowało jednakże takiej pomocy naukowej, jak model miny, na którym praktycznie marynarze poznawaliby zachowanie się urządzeń miny, po jej wyrzuceniu z okrętu.

Stały wprawdzie pod ścianami sali okazałe „orginały", ale ich ciężar i wielkość w żadnym wypadku nie zezwoliłyby na posługiwanie się nimi podczas zajęć praktycznych w basenie.

Któregoś dnia u dowódcy kursu zameldował się zetempo-





wiec, st. mar. Miron Śliwiński.

— Przyszedłem w sprawie modelu miny. Koło gabinetu mechanicznego leży dużo niepotrzebnego żelastwa. Niektóre „okazy" wspaniale nadają się na budowę modelu. Proszę o zezwolenie rozpoczęcia pracy.

o

Torpedominerzy mają zajęcia w swej specjalności.

— Proszę opisać mi — zwraca się wykładowca do jednego z elewów — zasadę ustawiania min na żądanej głębokości.

Wywołany wstaje, podchodzi do stojącego na stole modelu miny magnetycznej, instruuje kolejne czynności, a potem rzuca minę w głębię basenu.

Sprawnie działający mechanizm modelu zwalnia odpowiednią ilość linki i po chwili „mina" kołysze się tuż pod powierzchnią wody, dokładnie na głębokości wskazanej przez elewa.

Wykład stał się jasny i zrozumiały dla wszystkich.

Tak więc dzięki inicjatywie st. mar. Śliwińskiego łatwiej idzie nauka przyszłym specjalistom morskim. Wykładowca nie musi już w ciągu wielu godzin opisywać wyglądu miny i działania jej mechanizmów, elewi mogą sami je w każdej chwili zobaczyć i jeszcze lepiej poznać. A gabinet torpedominerów wzbogacił się o jeszcze jeden cenny eksponat.

Za swą pracę st. mar. Śliwiński otrzymał kilkunastodniowy urlop. Ale zetempowca Śliwińskiego cieszyło coś więcej — świadomość, że pomógł w nauce młodszym kolegom, że przyczynił się do dalszego wzrostu siły naszej Ludowej Marynarki Wojennej.

o

„Tak będziemy mogli sobie wzajemnie pomagać, aby wszyscy elewi uzyskali dobre oceny na egzaminach" — postanowili zetempowcy Szkoły Specjalistów Morskich. Słowa na pewno dotrzymają. Gwarancją tej pewności jest ich rzetelna, wytrwała praca.

JERZY KOZIARSKI





Szereg zamieszczonych obok zdjęć przedstawia marynarzy - kursantów Szkoły Specjalistów Morskich — przy pomocach naukowych ułatwiających opanowanie niełatwej wiedzy teoretycznej. Z prawej u dołu marynarze Fic i Walas, o których mowa w artykule. fot. J. Uklejewski

MŁODZIEŻOWA BRYGADA EWY STELMASIEWICZ



Praca skończona. Pod statek przyszła następna zmiana. Dziewczęta szykowały się do odejścia, lecz Ewa zatrzymała je, gdyż chciała omówić jutrzejszą zmianę (zaczynał się tydzień zmian nocnych). Poza tym ciekawe były kogo im dadzą na brygadzistę, bo dotychczasowy odchodził na kurs dźwigowych.

— A po co mają przydzielać — rzekła rezolutnie Kazia Stampel. — Ty Ewa będziesz naszą brygadzistką.

— Oczywiście. Przecież Ewa pracuje doskonale i umie myśleć, umie zorganizować pracę — dodaje inna.

— Tak, tak — wołały pozostałe, zapominając o przeszkodzie: wiadomo było przecież, że kobiet na brygadzistów nie wyznacza się.

A jednak...

Następnego dnia oznajmiono Ewie, że ma objąć zespół...

*

Ewa Stelmasiewicz pochodzi ze wsi. W styczniu ub.r. przyjechała do Szczecina odwiedzić siostrę, i... została w tym mieście. Już w sierpniu tegoż roku widzimy ją, w otoczeniu kilku dziewcząt, w porcie na Parnicy, z zapałem ładującą wagony apatytami.

W październiku, na jednym z zebrań produkcyjnych, dziewczęta słyszą słowa: „Trzeba usprawnić współzawodnictwo. Potrzeba więcej przodowników pracy". Ale jak słowa te zamienić w czyn? Ewa wie, gdzie potrafią to wyjaśnić.

Zapisuje się do ZMP i pociąga za sobą inne ze swego zespołu roboczego: Martę Neyrig, Kazię Stampel, Jankę Podgórską, Ankę Krzyważną, Teresę Wannę, Weronikę Wasilewską i Irkę Dzidkowską (w marcu br. do grupy tej doszła Stefka Szymczak, Hela Łagutyn i Emilia Sadza).

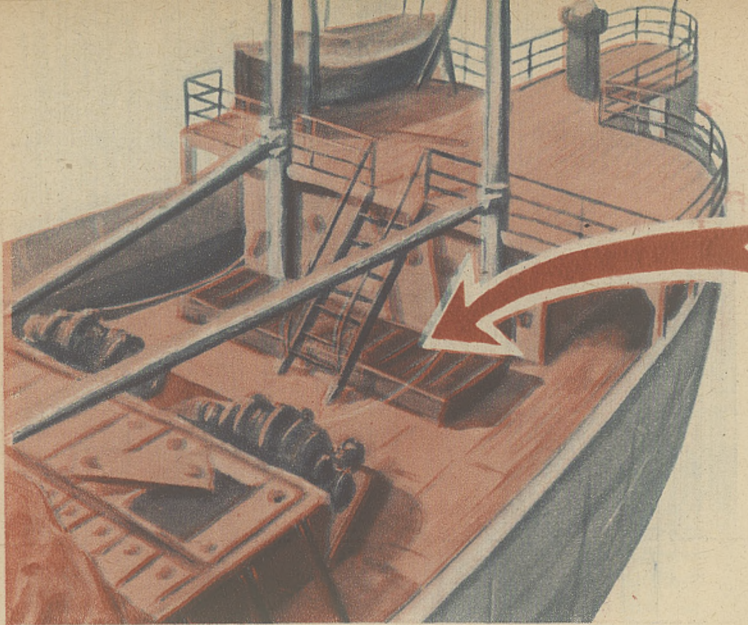
W kilka dni po objęciu przez Ewę zespołu, dziewczęta naradziły się co do wspólnego zobowiązania. Było ono długofalowe: zobowiązały się w I etapie współzawodnictwa pracy 1951 podnieść wydajność przy tarcicy o 3 t, przy trymerce apatytów i fosforytów o 10 t, zaś węgla — o 2 t.

Zobowiązania dotrzymują: zajęły pierwsze miejsce wśród grup sztauerskich nabrzeża Parnica. Ewa dostaje aparat radiowy i jest dumna i szczęśliwa, że żyje w państwie, które ceni pracę robotnika.

Brygada młodzieżowa Ewy Stelmasiewicz przoduje również w kwietniu — zespół osiąga 150% normy. W maju osiągają 168% normy.

I przodować chcą nadal. Ewa postanowiła jeszcze bardziej starać się w pracy i jeszcze więcej zajmować się swoją brygadą. Jej brygada musi być stale chlubą ZMP...

(ZB)



Co to jest STATEK OCHRONNO-POKŁADOWY?

Zetknęliście się niewątpliwie z określeniem, że jakiś statek jest typu ochronno-pokładowego. Między innymi i nasza flota handlowa dysponuje takimi jednostkami. Nie ma zresztą w ich konstrukcji nic osobliwego.

Warto jednak nadmienić, że pierwsze ochronno-pokładowce ukazały się już w drugiej połowie XIX wieku jako... praktyczny sposób ominięcia obowiązujących przepisów.

Otóż, w myśl istniejącego wówczas systemu pomiarów, do tonażu brutto statku (tonażu rejestrowego), poza pomieszczeniami położonymi poniżej pokładu pomiarowego, wliczało się również wszystkie pomieszczenia położone nad tym pokładem, o ile były one „zamknięte w sposób stały". Przepisy te zachowały się zresztą do dzisiaj.

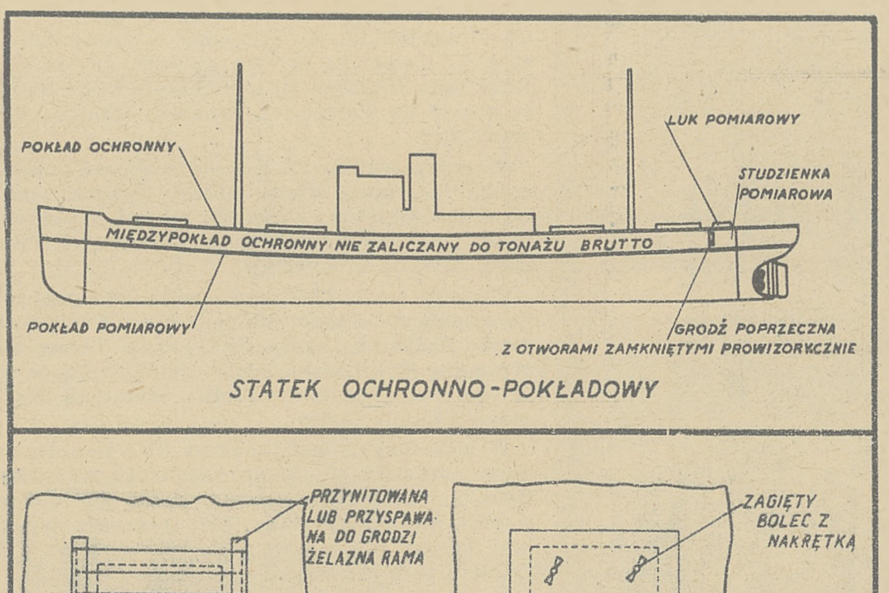
Opłaty portowe od statków pobierane są w przeważnej większości od tonażu netto, który oblicza się na zasadzie tonażu brutto. Jeśli więc jakieś pomieszczenie nie jest wliczone do tonażu brutto, to tym samym nie wchodzi i do tonażu netto, a więc przestrzeń przez nie zajęta nie podlega opłatom portowym, mimo że jest wykorzystywana dla celów przewozowych.

Armatorzy kapitalistyczni — a tylko tacy istnieli w owym czasie — nie lubią płacić. Toteż zrozumieli natychmiast korzyści, jakie przedstawiał dla nich fakt, że jeśli statek miał w górnym pokładzie otwory, których zamknięcia w myśl zawiłych przepisów, o których wspomnieliśmy powyżej — władze morskie zmuszone były uważać za prowizoryczne — całe pomieszczenie znajdujące się pod tym pokładem zostawało wykluczone z tonażu rejestrowego brutto.

„Natchnieni" przez armatorów konstruktorzy zasiedli do projektowania statków tak, aby jak największa ich część stanowiła taką właśnie przestrzeń „wykluczoną" z tonażu brutto.

Z biegiem czasu zostały opracowane systemy zamknięć, które chociaż chroniły wystarczająco ładunek przed zalewaniem wodą, jednak nie były uznawane za zamknięcia stałe. W końcu został wypracowany obecny typ statku ochronno-pokładowego.

Zasadą więc dla statku ochronno-pokładowego jest, aby pomieszczenie między pokładem ochronnym, z reguły górnym, a pokładem pomiarowym (drugi od góry) było uznane za pomieszczenie „otwarte". Ten cel uzyskuje się przez wycięcie w pokładzie dodatkowego luku, tak zwanego luku „tonażowego" lub „pomiarowego" (patrz rysunek obok tytułu). Luk ten może znajdować się w przedniej lub w tylnej części pokładu ochronnego — w ściśle określonej odległości od dziobu lub od rufy statku. W wypadku umieszczenia luku tonażowego w tyle statku, odległość od rufy (ściślej od tylnicy) może być mniejsza, niż odległość od dziobu przy umieszczeniu luku na przodzie statku. W ten sposób długość międzypokładu ochronnego jest większa, gdy luk tonażowy jest w tyle statku i automatycznie większa jest przestrzeń wykluczona z tonażu brutto; dlatego też luk tonażowy umieszcza się przeważnie na rufie, tuż za ostatnim lukiem ładunkowym.



Luk tonażowy musi mieć co najmniej 4 stopy długości, a szerokość równą szerokości ostatniego luku ładunkowego. Zrębnice (krawędzie luku) muszą być niskie i nie może być on zamykany w taki sposób jak luki ładunkowe. Mianowicie, pokrywy mogą być zabezpieczone tylko za pomocą lin umocowanych do pierścieni.

Poniżej luku tonażowego znajduje się pomieszczenie zwane „studzienką tonażową“ lub „pomiarową“. Z przodu i z tyłu pomieszczenie to ograniczone jest poprzecznymi grodziami. Na obu burtach studzienka tonażowa musi być zaopatrzona w otwory umożliwiające spływanie wody, które zresztą są również szczelnie zamknięte, gdyż praktycznie woda nigdy nie dostaje się do tego pomieszczenia. Jednak otwory muszą być, aby fikcji prawnej stało się zadość.

Jedna z grodzi studzienki (przednia przy położeniu jej w tyle, a tylna przy położeniu jej na przodzie statku) stanowi jednocześnie gródź międzypokładu ochronnego. Ponieważ to pomieszczenie z kolei również musi być „otwarte“, przeto w grodzi muszą być umieszczone otwory zamknięte w sposób „prowizoryczny“. Za takie rzekomo prowizoryczne zamknięcie uważa się wszelkie zamknięcie, przy którym nie ma zawiasów lub przy którym bolce przytrzymujące płyty zamykające — nie przechodzą przez gródź. Najczęściej stosowane zamknięcia wskazane są na rysunku.

Międzypokład ochronny podobnie jak studzienka tonażowa musi mieć otwory ściekowe, przechodące na zewnątrz i podobnie jak w studzience są one zawsze szczelnie zamknięte.

W ten sposób na skutek fikcji prawnej międzypokład ochronny, chociaż w rzeczywistości szczelnie zamknięty i świetnie nadający się do bezpiecznego przewozu towarów, został uznany za przestrzeń otwartą i z punktu widzenia opłat portowych ładunki w nim przewożone są ładunkami pokładowymi, chociaż nie są nimi z punku widzenia umów o przewóz towarów.

Nazwa „pokład ochronny“ nasuwa myśl o pokładzie lekkiej konstrukcji. Otóż na współczesnych statkach tego typu wcale tak nie jest. Pokład ochronny jest skonstruowany normalnie i stanowi doskonałe górne, wzdłużne wiązanie statku.

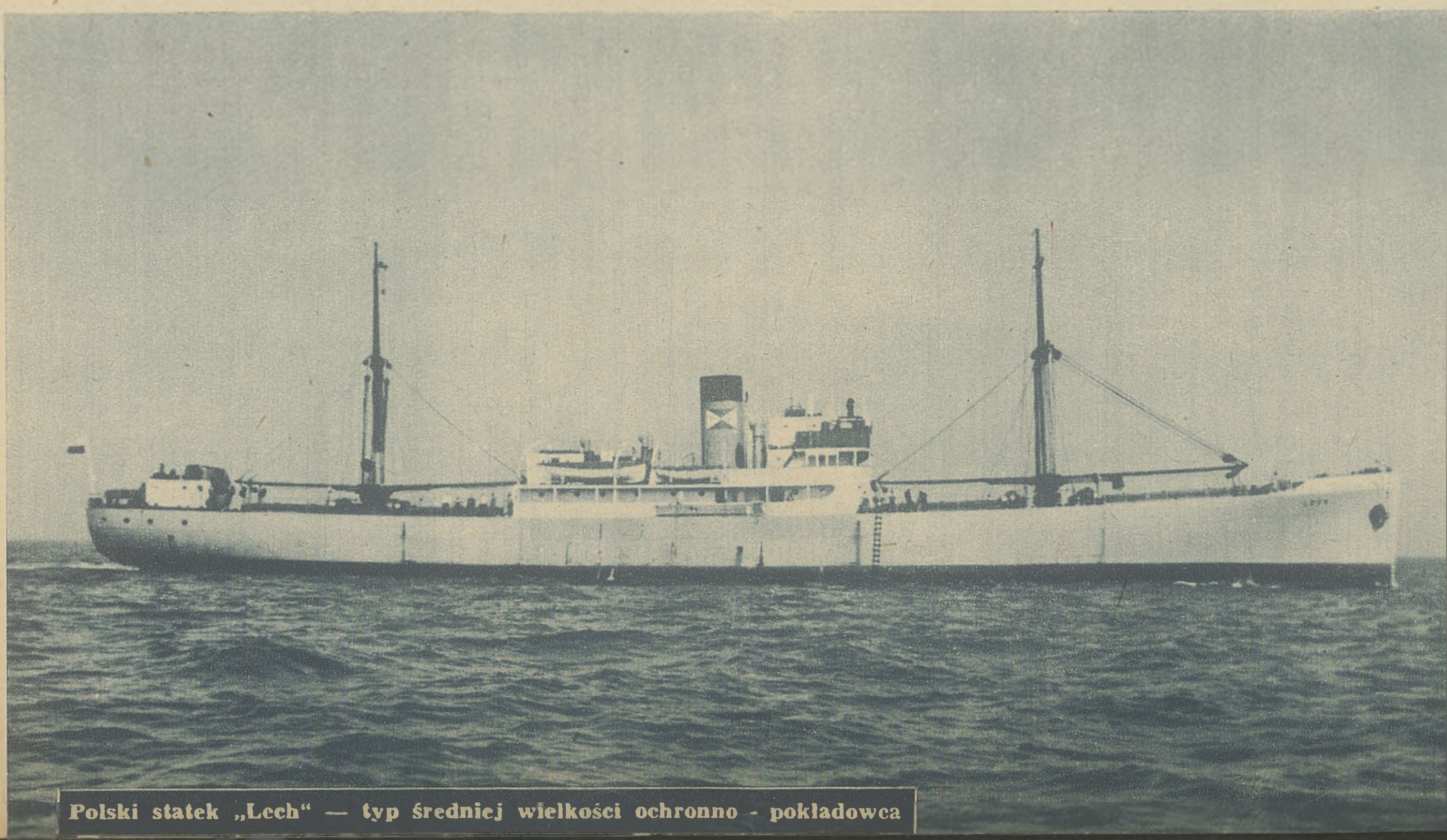
Wysokość wolnej burty, czyli praktycznie — największe dopuszczalne zanurzenie, oblicza się na statkach tego typu od drugiego pokładu, a całą przestrzeń międzypokładu ochronnego uważa się za nadbudówkę. Ten ostatni fakt pozwala na zmniejszenie wysokości wolnej burty (zwiększenie zanurzenia).

Zewnętrznie statek ochronno-pokładowy różni się wyraźnie od statków typu „trójwyspowca“. Przy pełnym zanurzeniu jest on wyższy, a górny pokład biegnie równą linią, z wyjątkiem stosowanego nieraz wzniesienia na dziobie. Pomieszczenia ponad górnym pokładem, jak pomieszczenia mieszkalne, pomost nawigacyjny itp., umieszczone są w tak zwanych pokładówkach, to jest w konstrukcjach nad górnym pokładem, które nie stanowią przedłużenia burt statku (zostawiając wolne miejsce na pokładzie między ścianami bocznymi a burtą). Pokład górny znajduje się względnie wysoko nad wodą, można na nim więc bezpiecznie przewozić ładunki pokładowe, luki zaś są zabezpieczone przed zalewaniem, co często zdarza się na statkach typu „trzech wysp“. Z punktu widzenia żeglugowego jest to więc doskonały typ statku.

Wzmiankowana wyżej różnica w tonażu brutto czy netto stanowi na nowoczesnym statku ochronno-pokładowym około 20—30%. Widzimy więc, że oszczędność na opłatach w ciągu całego życia statku jest dla armatora ogromna. Chociaż jednak pierwszą przyczyną, która skłoniła do projektowania statków tego typu, była ta właśnie oszczędność, to jednak nie ona tylko zadecydowała o tym, że statek ten stał się tak popularny w ostatnich czasach. Główny powód leży w tym, że statek ochronno-pokładowy nadaje się doskonale do przewozu drobnicy, na którą składają się przede wszystkim towary lekkie. Stosunek pojemności (kubatury) ładowni i międzypokładów do nośności na statkach tego typu sięga powyżej 60 stóp sześciennych na 1 tonę, a czasem dochodzi aż do 80 stóp sześciennych, co umożliwia wykorzystanie całkowitej nośności statku przy jednoczesnym pełnym wykorzystaniu jego pojemności.

Ponieważ udział drobnicy w przewozach morskich wzrasta stale, statek ochronno-pokładowy jako odpowiadający obecnym potrzebom transportu morskiego, staje się coraz bardziej popularny. Można śmiało powiedzieć, że wszystkie statki liniowe są obecnie budowane jako statki ochronno-pokładowe. Można również twierdzić, że gdyby nawet nastąpiła zmiana w obecnych przepisach pomiarowych, to jednak, dzięki swym innym zaletom, statek ochronno-pokładowy jako typ zachowa się nadal.

TAC.



Polski statek „Lech“ — typ średniej wielkości ochronno - pokładowca

NADMOTŁAWSKI ŻURAW

ie każdy z naszych Czytelników był w Gdańsku, ale chyba każdy widział — średniowieczny dźwig portowy nad Motławą, tzw. Żuraw. Bo przecież ten ciekawy i malowniczy zabytek, będący nieodłączną cechą, znamieniem, nie tylko portu nadmotławskiego, lecz w ogóle całego Gdańska, jest tego starego Gdańska chyba najpopularniejszym „widokowym" motywem. Z budowli Gdańska popularna jest potężna gotycka bryła — kościoła Mariackiego; popularna jest sylwetka pięknego Ratusza Głównomiejskiego ze złocistą statuą „morskiego króla" Zygmunta Augusta na szczycie cudnego renesansowego hełmu wysokiej wieży; znany jest wygląd Dworu Artusa z popiersiami innych „morskich królów" Polski — Zygmunta III i Władysława IV w medalionach na frontonie. Ale najbardziej znany jest właśnie Żuraw — stary dźwig nadmotławski. Widoków jego jest wiele: sztychy, rysunki, akwarele, obrazy olejne — lepsze i gorsze, wytworne, proste, artystyczne i brzydkie. Dużo jest też fotografii, masa pocztówek. Stąd widok jego jest tak popularny w Polsce — i nie tylko w Polsce.

Obecnie możemy go oglądać tylko z fotografii i rysunków. W marcu 1945 r. w czasie walk ulicznych z broniącymi się tutaj w sercu miasta — zabytku niedobitkami hitlerowskimi, Żuraw uległ zniszczeniu. Części drewniane spaliły się — pozostały jedynie baszty, lecz i te zostały silnie uszkodzone. Sterczą dzisiaj ku niebu strzępiastymi kikutami i nie dają wyobrażenia o właściwej sylwetce budowli.

Mija rok 1951. Odbudowa zabytków Gdańska w całej pełni. Odbudowa, a właściwie — rekonstrukcja Żurawia, czeka swojej kolei. Nastąpi ona w roku przyszłym — 1952, trzecim roku Planu 6-letniego. Warto więc nieco bliżej zapoznać się z tym ciekawym zabytkiem.

Otóż jeszcze w roku 1367, zaledwie w ćwierć wieku po uzyskaniu praw miejskich przez Główne Miasto, nową, drugą obok Starego Miasta, dzielnicę średniowiecznego Gdańska — na ciągnącym się wzdłuż Motławy nabrzeżu portowym (dziś: ul. Długie Pobrzeże) rozpoczęto budowę drewnianej wieży z dźwigiem, który miał służyć do przeładowywania ciężkich ładunków i podnoszenia masztów na statkach. Po kilkakrotnych pożarach, w miejsce drewnianej budowli postawiono w latach 1443—1444 murowaną. Pod wieżą, na szczycie której mieściło się urządzenie dźwigowe, przebiegała brama, łącząca nabrzeże portowe i przycumowane przy dźwigu jednostki z szeroką ulicą (dziś: ul. Szeroka), wiążącą się bezpośrednio z wielkimi targowymi placami miejskimi (np. Targ Drzewny) i pozamiejskimi traktami wiodącymi z Kartuz, Tczewa itd. W zmianie środka transportu towarów — z lądowego na morski lub z morskiego na lądowy — pośredniczył w dużej mierze, dogodnie ustawiony Żuraw.



Lecz Żuraw nie służył tylko przeładunkom portowym. Jak już zaznaczyliśmy, służył on również do podnoszenia masztów na statkach. Poza tym służył on także do wstawiania masztów na jednostki nowozbudowane. Należy pamiętać, że Gdańsk już w średniowieczu miał silnie rozwinięte budownictwo okrętowe, na Bałtyku rywalizując pod tym względem jedynie z siedzibą Hanzy — Lubeką. Rozrost tego budownictwa datuje się na koniec XV w. i łączy się z dziejami francuskiej karaweli „Pierre de la Rochelle", przerobionej na „Groote Karaweel" w gdańskiej stoczni na Brabanku u ujścia skanalizowanego odcinka Raduni do Motławy. Budowniczowie gdańscy pobili wówczas umiejętności okrętowników holenderskich i zyskali pierwszorzędną markę w Anglii a nawet w dalekiej Italii.

Moment wstawiania przy pomocy Żurawia masztu na ową „Groote Karaweel" widzimy na naszej ilustracji — działo się to wiosną 1471 roku.

Opłaty za podnoszenie lub wstawianie masztów regulowane były zarządzeniami Burmistrza i Rady miasta Gdańska. W jednym z tych zarządzeń dotyczących przepisów dla nadmotławskiego dźwigu (windy — jak to wówczas mówiono), z 12 września 1680 roku, czytamy w języku polskim (zachowujemy oryginalną pisownię, zmieniając jedynie, ze względów techniczno - drukarskich, dzielenie wyrazów przy przenoszeniu):

„Dozorca nad Windą powinien jak najlepiey śie starac — aby Maszty na Szkutach odchodząceych podniesione były — bez wszelkiey roznosci albo práferenciey. — Tak jako śie kto jeden po drugim opowiedział: Mając jednak wzgląd na te szkuty ktore tu towary do Gory braley — Aby przed Prożnemi statkami przodkowaley. A od każdego Masztu nie wiecy nad 30 groszy — a od Nowych ktore przeymierzac potrzeba po 36 groszy brać powinien — z których trzydziestu groszy — Czeladzi 6 groszy a od drugich Trzydziestu y sześćiu groszy — dwanaście groszy — dać powinien".

(A więc w wypadku okrętów noowzbudowanych, za wstawienie masztu — „który przymierzać trzeba" — opłaty były wyższe).

Oprócz taryfy i przepisów odnoszących się do masztów (dalej zarządzenie różniczkuje opłaty od masztów małych statków albo galiot, dużych masztów na szkutach itd), w zarządzeniu tym znajdujemy stawki za przeładunek, przy czym opłaty dla każdego towaru są inne (zresztą tak samo i dziś konstruuje się taryfy za korzystanie z portowych urządzeń przeładunkowych). Poza tym zarządzenie nakazuje Dozorcy pilnować, aby na Windzie wszystko było w porządku, aby opłaty wpływały i aby Czeladź, a więc robotnicy dźwigowi, otrzymywała przepisaną im zapłatę.

Z czasem Żuraw nad Motławą przestał wstawiać i podnosić maszty, gdyż zarówno na morzu, jak i na Wiśle żaglowce ustąpiły miejsca okrętom i statkom o napędzie mechanicznym. Ale jeszcze niedawno, bo w latach międzywojennych, można było niekiedy widzieć go pracującego — tak jak dawniej przeładowywał towary.

*

Przez pięć wieków Żuraw stanowił główny, najbardziej atrakcyjny, malowniczy i popularny motyw portu nadmotławskiego, będąc też jednym z najbardziej wszystkim znanych motywów Gdańska w ogóle. Uległ okrutnej, nie oszczędzającej zabytków kultury przeszłości, nowoczesnej wojnie. Ale niedługo zobaczymy go zrekonstruowanego. Odbudują Żuraw gdańscy architekci, technicy, cieśle i murarze, ludzie, którzy natchnieni twórczym, pokojowym entuzjazmem z wielką pieczołowitością i miłością przywracają Gdańskowi jego starą krasę architektoniczną.

ZYGMUNT BROCKI

FLOTA



Wzwiązku z przebudową i rozbudową sieci dróg wodnych w Związku Radzieckim, wzrosło zapotrzebowanie na nowe typy statków, dostosowanych do wymagań żeglugi w epoce komunizmu. W ramach planów budowli komunizmu znajduje się również Wołga, nad którą wznoszą już ludzie radzieccy giganty Kujbyszewskiej i Stalingradzkiej hydroelektrostacji, gdzie dokonuje się wielkiej rozbudowy sieci kanałów żeglugowych i irygacyjnych.

Już niedługo zmieni się wygląd Wołgi. Ludzie, którzy na pamięć znają dziś jej brzegi, nie poznają ich jutro. Wołga przemieni się w ciągłą kaskadę zbiorników wodnych, połączonych między sobą śluzami i sięgających miejscami szerokości do 40 i więcej kilometrów. Warunki żeglugowe na podobnej rzece nie różnią się wiele od morskich. W takich warunkach flota, która będzie obsługiwać transport towarowy i pasażerski na drogach wodnych Wielkiej Wołgi, będzie oczywiście różnić się od współczesnej floty wołżańskiej.

Radzieccy budowniczowie już są zajęci rozwiązywaniem tego wielkiego i ważnego zagadnienia. Na pochylniach czterokrotnie odznaczonej stoczni „Czerwone Sormowo" powstają już pierwsze statki floty Wielkiej Wołgi. Projekty innych nie wyszły jeszcze poza mury biur konstrukcyjnych. Pracują nad nimi uczeni i artyści, inżynierowie i architekci.

Na planszy znajdującej się na następnych dwóch stronach uwidoczniony jest widok ogólny pasażerskiego elektrodieslowca, projektowanego przez konstruktorów stoczni „Czerwone Sormowo". W podstawie projektu, jak i we wszystkim, co tworzy się w Związku Radzieckim, leży troska o byt ludzi radzieckich, o zadośćuczynienie ich stale wzrastającym potrzebom życiowym i kulturalnym.



Instalacja napędowa statku pasażerskiego składa się z kilku potężnych Diesli z generatorami prądu o ogólnej mocy kilku tysięcy koni mechanicznych. Potężne motory elektryczne uruchomią śruby napędowe statku.

Wszystkie mechanizmy pomocnicze, przewody sterowe, urządzenia kotwiczne i cumownicze, są zelektryfikowane.

Zaprojektowany statek będzie zaopatrzony w najbardziej nowoczesne przyrządy nawigacyjne. Przewidziana jest centralizacja i automatyzacja kierowania z pomostu kapitańskiego.

Zwiększenie szybkości transportu towarów wymaga również rozbudowy floty towarowej o własnym napędzie.

Obecnie projektuje się już spalinowce o własnym napędzie dla przewozu płynnych produktów ropy (zbiornikowce) o pojemności do 4.000 ton.

Zasadniczo odmieni się w porównaniu do istniejących — konstrukcja statków bez napędu — barek i kryp.

Istnienie większych głębokości w ciągu całej żeglugi stwarza możliwości budowania statków o większym zanurzeniu. Na zasadzie tych danych opracowano projekty i przystąpiono do budowy sucholadunkowych kryp o pojemności 1.800—3.000 i 4.000 ton oraz ropowych kryp-zbiornikowców.

Konstrukcja kadłuba i rozmieszczenie ładowni są obliczone na zastosowanie szybkościowych stachanowskich metod przeładunku, stosowany będzie także sztuczny przechył, dla dokładnego trymowania.

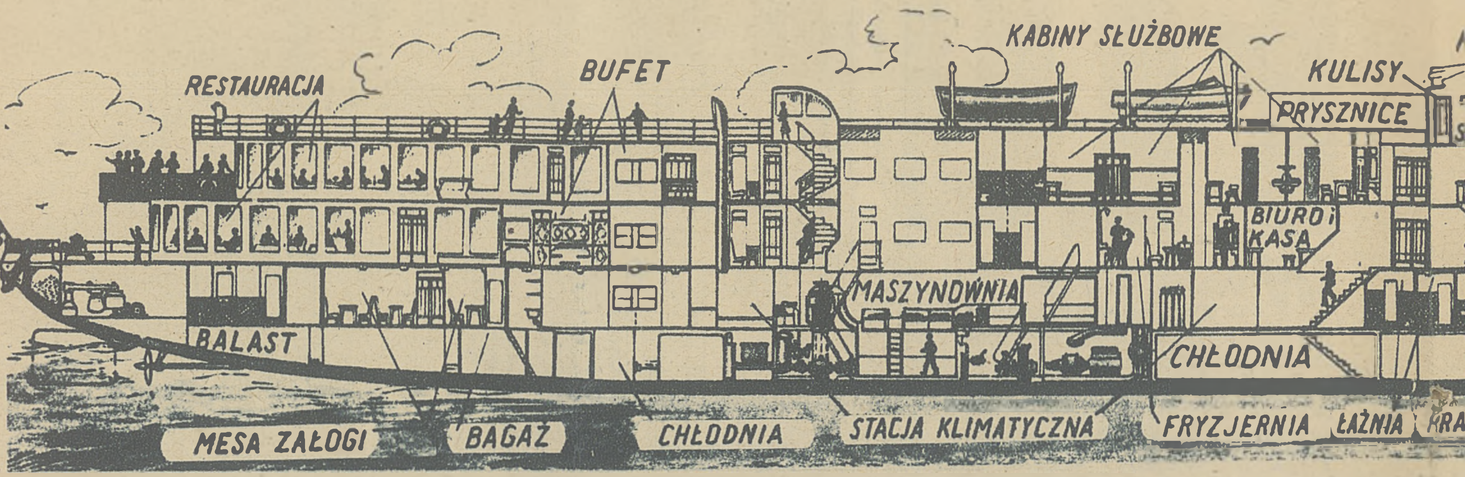
W celu ułatwienia operacji przeładunkowych przy ładunkach sypkich opracowany jest projekt krypy samorozładunkowej. Ściany jej ładowni umieszczone są pod naturalnym kątem skarpy ładunku, przeznaczonego do transportu. Przez automatycznie odkrywane otwory ładunek zsypuje się na wzdłużny transporter, znajdujący się pod ładowniami, a następnie innymi transporterami wędruje z krypy na ląd. Urządzenie transporterowe posiada przewód elektryczny, prąd dostarcza ląd w punktach przeładunku. Kierowanie mechanizmami krypy sprowadzone jest do naciskania trzech guzików. Praca fizyczna przy przeładunku całkowicie jest wyłączona.

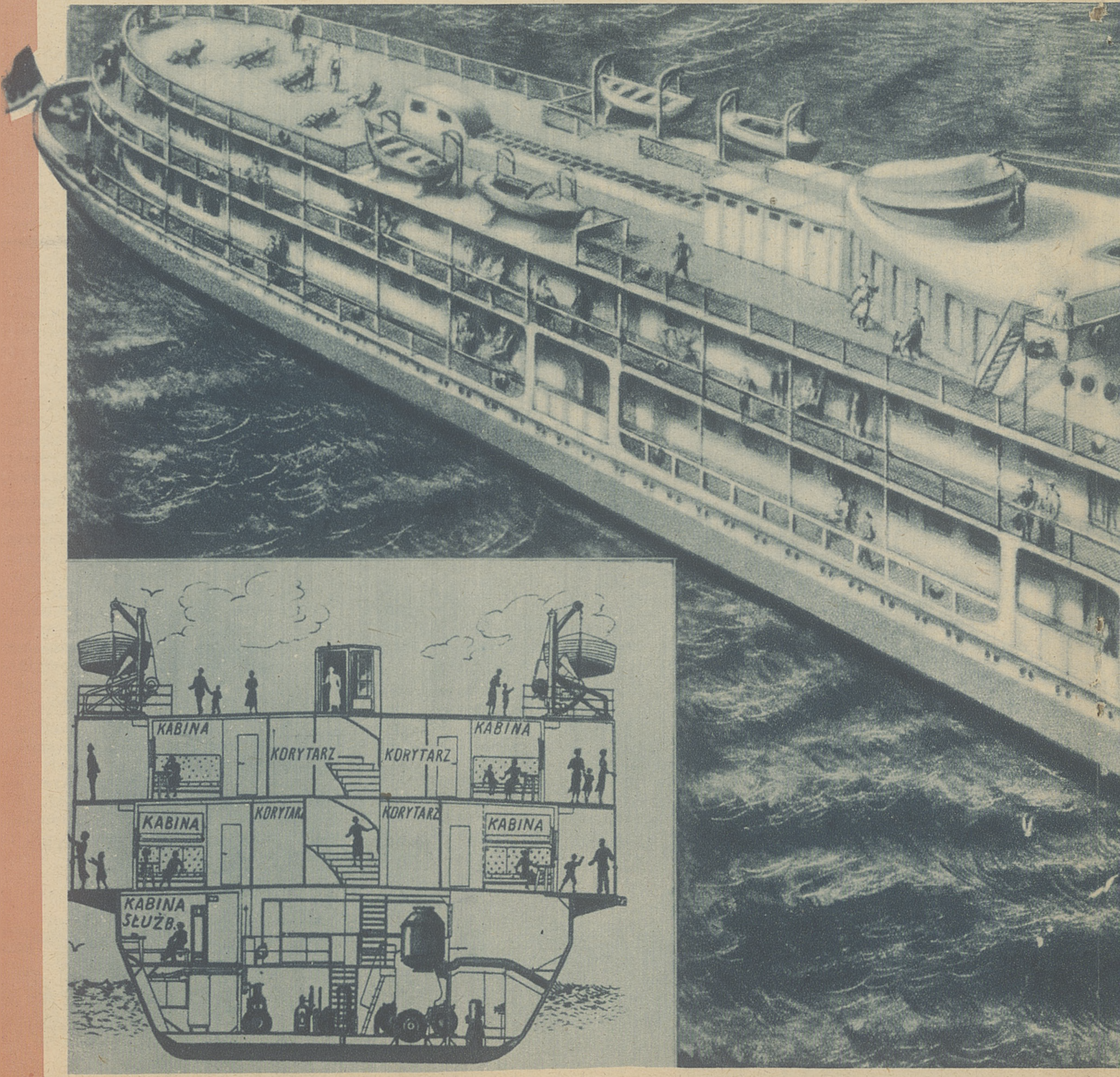
Dla przyśpieszenia ruszenia lodów i przedłużenia okresu żeglugi zostały zbudowane 2 rzeczne lodołamacze „Wołga" i „Don". Na zewnątrz przypominają one nowe holowniki motorowe, ale mają znacznie większe rozmiary i niezwykłe kształty kadłubów specjalnie przystosowane do warunków lodowych. Praca lodołamaczy zapewniła przyśpieszenie początku żeglugi o dwa i pół tygodnia w porównaniu ze zwykłym terminem.

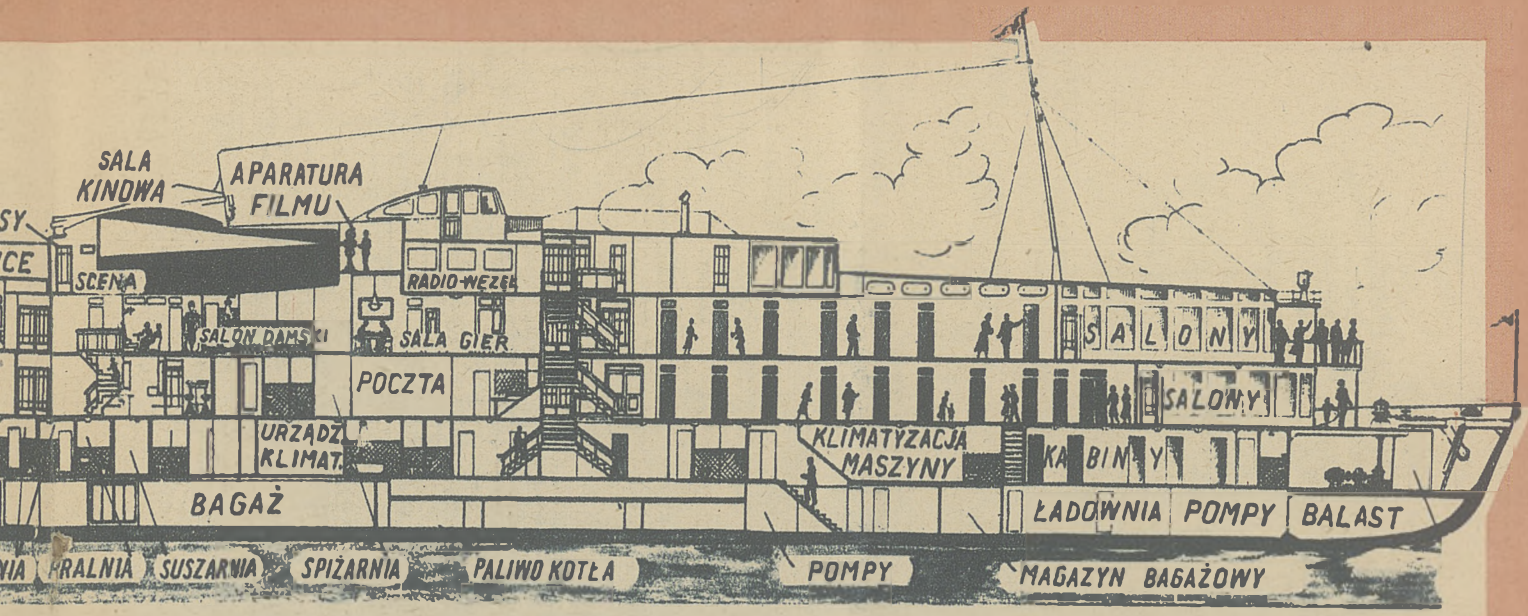
Nie wątpimy, że radzieccy budowniczowie okrętów rozwiążą wszystkie postawione im przez narody radzieckie zadania i dadzą Krajowi wiele statków najlepszej klasy, zaoparzonych w przodującą technikę.

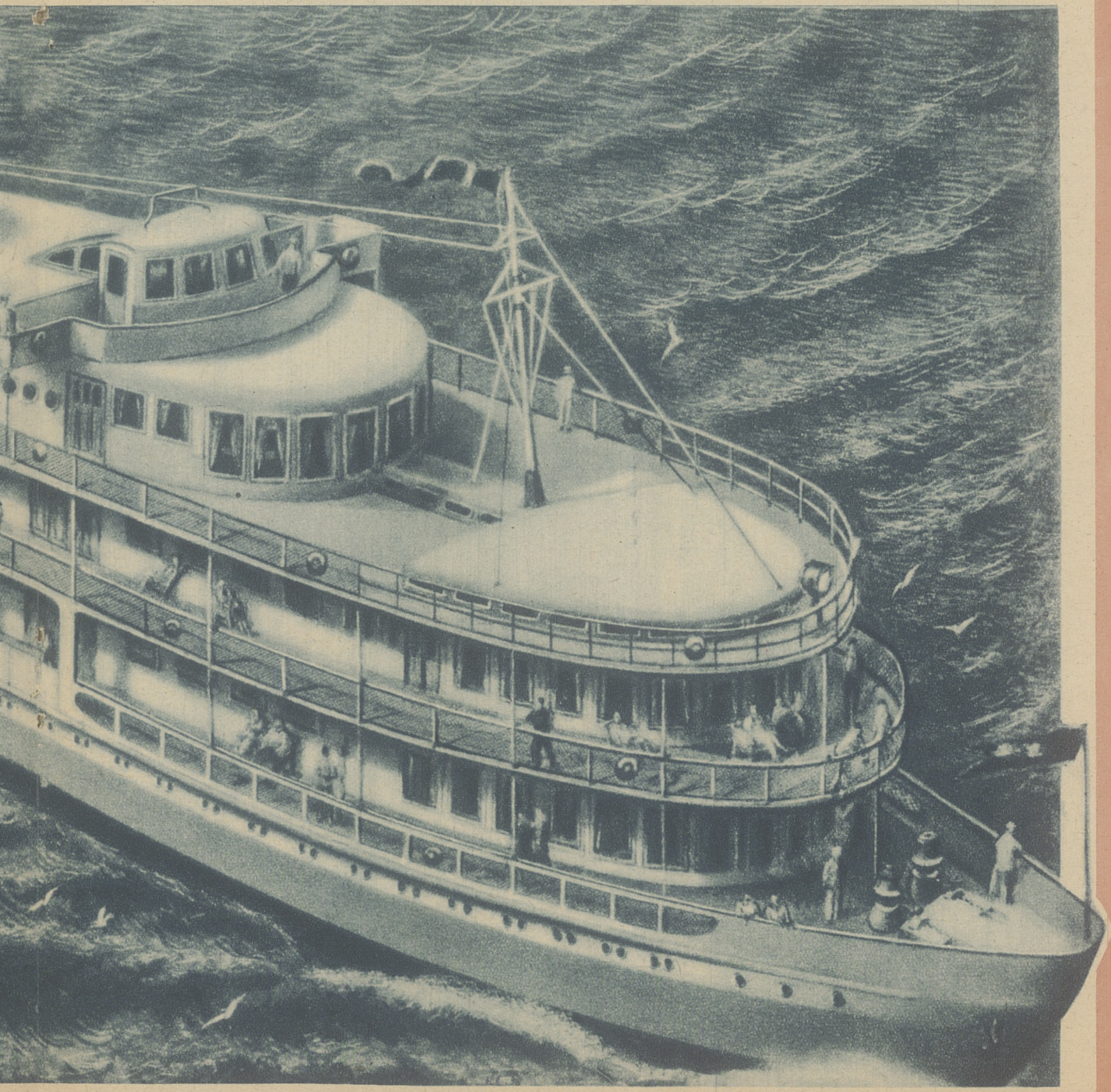
A. STEWA

Wielkiej Wołgi


RESTAURACJA
BUFET
KABINY SŁUŻBOWE
KULISY
PRYSZNICE
BIURO i KASA
MASZYNOWNIA
BALAST
CHŁODNIA
MESA ZAŁOGI
BAGAŻ
CHŁODNIA
STACJA KLIMATYCZNA
FRYZJERNIA
ŁAŹNIA


KABINA
KORYTARZ
KORYTARZ
KABINA
KABINA
KORYTARZ
KORYTARZ
KABINA
KABINA SŁUŻB.


SALA KINOWA
APARATURA FILMU
SCENA
RADIO-WĘZEŁ
SALON DAMSKI
SALA GIER
POCZTA
SALONY
SALONY
URZĄDZ. KLIMAT.
KLIMATYZACJA MASZYNY
KABINY
BAGAŻ
ŁADOWNIA
POMPY
BALAST
PRALNIA
SUSZARNIA
SPIŻARNIA
PALIWO KOTŁA
POMPY
MAGAZYN BAGAŻOWY



od BAKTERII do wielorybów

Przyjęło się mniemać, że życiem tętni tylko pole, las, łąka. Tam rosną rośliny czy to dzikie, czy też uprawne, drzewa i krzewy. Las roi się od ptaków, bezustannie słychać szmer owadów na łące. Po chwili namysłu każdy przyzna, że w strumykach, jeziorach, rzekach żyją też istoty żywe: owady, robaki, ryby, rosną wodorosty.

Inaczej zupełnie przedstawia się sprawa z morzem. W pojęciu większości ludzi, wielkie przestrzenie mórz i oceanów, to tylko drogi łączące odległe kraje. Sprawy morskie — to porty, statki, przewozy. A życie w morzach? No, wszyscy wiemy, że z wód morskich rybacy wyławiają różne jadalne ryby. W niektórych okolicach świata połowy te są tak masowe, że stanowią o dobrobycie całych krajów. Ale zapytajmy się, czy tylko ryby żyją w morzach? Ktoś w odpowiedzi bąknie coś o koralach, wielorybach... A zapytajmy — czym żywią się poławiane w tak dużych ilościach ryby? Zdziwienie będzie jedyną odpowiedzią.

A tymczasem w morzu roi się od żywych organizmów. Spotyka się tam bogactwo form i kształtów nieistniejące bodaj na lądzie. W różnorodny sposób przystosowały się tu organizmy roślinne i zwierzęce do niezwykłych i trudnych warunków bytowania, jakimi są brak światła, duże ciśnienie, małe ilości tlenu itd. Świat podwodny, to świat dziwów, kontrastów, dotąd niepoznanych tajemnic i zagadek.

Niewidzialne gołym okiem maleńkie roślinki tworzą na wielkich przestrzeniach morskich pływające łąki. Te roślinki to glony jednokomórkowe. Jeżeli pod mikroskopem oglądać kroplę wody zaczerpniętą choćby z Bałtyku, to dziw człowieka bierze nad rozmaitością kształtów tych mikroskopijnych organizmów. Podziw Wasz wzrośnie, gdy dowiecie się, że bez tych jednokomórkowych roślinek nie byłoby życia w morzach. Fitoplankton — plankton*) roślinny jest tu bowiem pierwszym ogniwem odżywczym.

Wielokomórkowe osiadłe glony dorastają fantastycznych wprost rozmiarów 200 i więcej metrów, tworząc podwodne lasy. Jedne z nich są podobne do egzotycznych palm. Kształty innych, niespotykane na lądzie, trudno nawet opisać słowami.

*) słowo „plankton" pochodzi z greckiego i znaczy „błądzący". Określa się nim organizmy drobne, unoszone przez wodę, czasem tylko obdarzone możnością ruchu czynnego.

Obok swobodnie pływających roślinek znajduje się w morzu masa przeróżnych mikroskopijnych żyjątek, tworzących zooplankton (plankton zwierzęcy), żywiący się planktonem roślinnym. Niektóre z tych żyjątek posiadają zdolność świecenia — co wywołuje często na wodach południowych złudzenie „pożaru" morza.

Dno morza jest również terenem bujnego życia: przytwierdzone do dna żyją tu gąbki wielkości od kilku milimetrów do przeszło metra. Kościec mają zbudowany z kryształków wapna, z włókna rogowego lub z krzemionki. Te ostatnie są delikatne jak koronki i żyją na dużych głębokościach. Również przytwierdzone do dna żyją w ciepłych morzach korale, tworzące rozległe skały podwodne. Różne morskie robaki budują domki, tworząc ściśle dopasowane „futerały". Nie jest to zapewne zbyt wygodne, ale za to bezpieczne.

W wodach słonych żyje większość skorupiaków. Są to jakby podwodni rycerze uzbrojeni w grube pancerze. Nadzwyczaj ciekawe i pomysłowe są sposoby, jakich używają np. kraby obdarzone przez naturę tylko częściowym pancerzem. Niektóre z nich „sadzą" sobie na ciele glony i ten „ogród" doskonale je maskuje.

A co powiecie na takiego małża, którego domek waży trzy centnary? Inne małże, mimo mocnej nieraz muszli, stanowią codzienne menu ryb. A ludzie od tysiącleci poławiają ostrygi i perłopławy. Do mięczaków podobnie jak małże należą również głowonogi.

Wyłącznie w wodach słonych żyją szkarłupnie. Osiadłe liliowce, jak misterne kwiaty, ozdabiają mroczne dno morskie. Drapieżne rozgwiazdy ciągną powoli 5 swoich promieni. Na dnie, niby wielkie ogórki, leżą workowate strzykwy. Kto by pomyślał, że to zwierzęta!

Dalej — ryby: te głębinowe o potwornych kształtach, świecące sobie przy polowaniu własnymi „latarniami". I te latające, budzące naszą ciekawość do poznania egzotycznych krajów. A chociażby i te zwykłe ryby użytkowe, jak makrele, śledzie, dorsze, flądry, tuńczyki, sole i długa, prawie bez końca litania innych.

Nie można zapomnieć, że w morzu żyją węże i żółwie, a nad wodą przy brzegach i na wyspach unoszą się nieraz wprost chmury ptactwa wodnego. Te wdzięczne mewy, albatrosy, fregaty, pingwiny zjadają więcej ryb, niż wynoszą ludzkie połowy. Dobra konkurencja!

No i wreszcie grupa najwyżej stojących zwierząt — ssaki. Foki, wieloryby, różne psy, krowy, konie i słonie morskie, czyż nie budzą ciekawości?

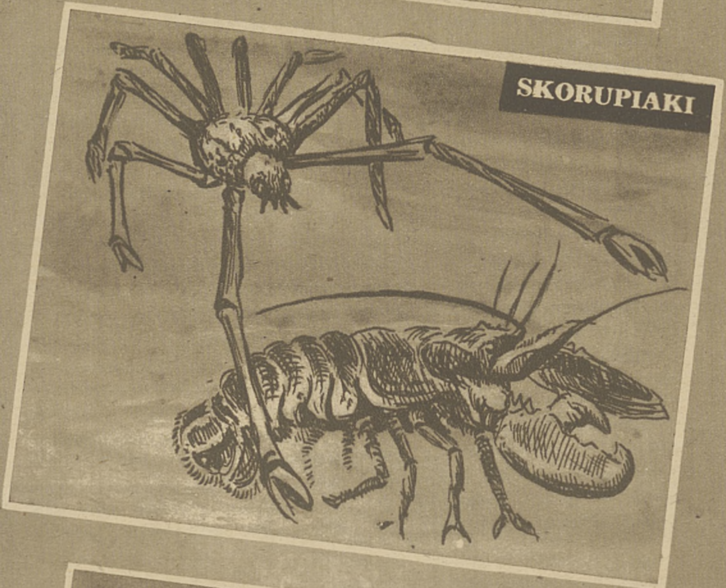
A zatem — jak widać — życie w morzu jest, i to bardzo bogate. Napiszemy o tym obszerniej w następnych numerach.

A. P.


PLANKTON


GĄBKI


KORALE


SKORUPIAKI


MIECZAKI


SZKARŁUPNIE


RYBY


SSAKI
EK

Modelarstwo

W ramach dyskusji na tematy modelarkie, prowadzonej od kilku miesięcy na łamach „Młodego Żeglarza”, zamieszczamy z kolei wypowiedź kierownika modelarni LM w Sopocie — ob. Piskorzyńskiego. Zaznaczamy, iż poglądy wyrażane w art. dyskusyjnych są osobistymi poglądami Autorów i nie reprezentują stanowiska redakcji.

MODELARSTWO WINNO WYCHOWYWAĆ I UCZYĆ

Przede wszystkim postawmy sobie pytanie: jakie zadania ma spełniać modelarstwo? Kiedyś była to rozrywka, przyjemne spędzenie czasu dla lepiej sytuowanych— młodzieży czy starszych. Dziś, w dobie ogólnego planowania i ta dziedzina winna być i jest wprzęgnięta w ogólne plany szkoleniowe, a pośrednio i gospodarcze. Tu znajdziemy odpowiedź na postawione pytanie. Modelarstwo okrętowe winno wychowywać i uczyć i ma tu naprawdę szerokie pole do popisu. Autor artykułu pt. „Więcej modeli pływających” pisze, że młodzieży brak jest wytrwałości oraz cierpliwości i w związku z tym należałoby dawać jej do wykonywania modele raczej o krótszym okresie wykonawczym, łatwiejsze. I po co? Co to da? Wszyscy zdajemy sobie sprawę, jakie znaczenie w pracy codziennej posiada właśnie cierpliwość, wytrwałość i dokładność wykonania. Wydaje mi się, że modelarstwo może z powodzeniem wyrabiać te cechy, a nie iść po linii najmniejszego oporu i podsycać słomiany zapał. Oczywiście wyrabianie tych cech nie nastąpi przez despotyczne, szybkie nagięcie charakterów młodzieży, ale poprzez stopniową, programową pracę. Cel ten leży w założeniach programu szkolenia modelarskiego LM na rok 1951/52. Pracę zaczyna się od najprostszych modeli blokowych, o krótkim stosunkowo okresie wykonania, stopniowo zwiększając skalę trudności. Tu zgodzę się z Autorem w/w artykułu, że nie należy hamować entuzjazmu młodzieży, ograniczając wykonywanie modeli co do rodzaju i wymiarów. A więc w grupie nie powinni wszyscy wykonywać tych samych modeli. Wprost przeciwnie — każdy powinien wybrać jednostkę, która go najbardziej interesuje (w ramach oczywiście serii modeli o jednakowej mniej więcej skali trudności, odpowiedniej dla danego poziomu).

Wielu instruktorów twierdzi, że młodzież w większości interesuje się modelami żeglownymi. Nie zgodzę się z tym. Twierdzenie powyższe wypływa z faktu, że młodzież w większości wypadków nie zna po prostu innych modeli. W modelarni sopockiej przez pół roku stały w gablotach modele redukcyjne jednostek P.M.H. i okrętów wojennych oraz jachty. Przed pierwszymi gromadzili się stale chłopcy dyskutując na temat ich wad i walorów oraz urządzeń, a do tych ostatnich ledwo kto zajrzał. Te pierwsze modele były poważnym bodźcem do wstąpienia na kursy modelarskie. Po przeprowadzeniu ankiety co do zainteresowań okazało się, że prawie 2/3 młodzieży interesuje się modelami redukcyjnymi, a około 1/3 żeglownymi. Ankieta była przeprowadzana wśród 158 chłopców w wieku 12—16 lat w kilku szkołach. Jestem pewien, że i w innych modelarniach okaże się mniej więcej to samo. Zastrzegam, iż nie jestem wrogiem modeli żeglownych czy wyczynowych, gdyż takie modele były w modelarni sopockiej również wykonywane, ale w ramach procentowego zainteresowania.

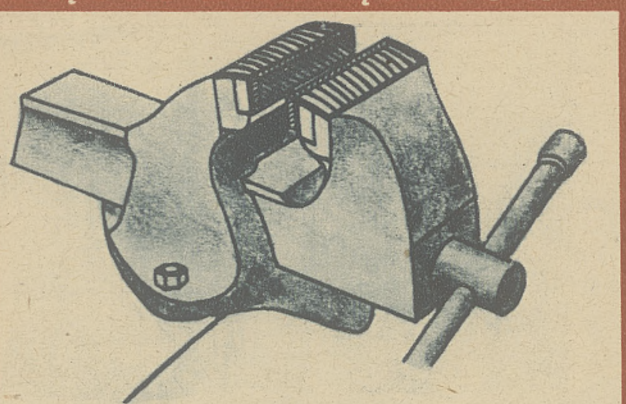
I tu właśnie widzę cel modelarstwa: zapoznając młodzież poprzez model statku czy urządzenia portowego z zagadnieniami morskimi — rozbudzić w niej zainteresowanie, zamiłowanie i zrozumienie spraw morskich, skłonić ją do poświęcenia się służbie w marynarce wojennej lub też pracy w flocie handlowej, portach, rybołówstwie albo przemyśle stoczniowym. Realizacja tego celu w dużej mierze zależy od odpowiednio przygotowanej kadry instruktorskiej. Ale to już zadanie LM.

Przy szkoleniu modelarskim ważną jest kwestia planów. Zestawienie dotychczas wydanych wykazuje, że sporo już wydano planów modeli na pierwsze stopnie trudności wykonania, brak natomiast planów modeli na modelarza I klasy (wg. programu LM), redukcyjnych i pływających. Takie plany należy wydać jak najszybciej, gdyż na nie jest największe zapotrzebowanie.

Inną ważną kwestią jest sprawa materiałowa. Nie zawsze można oprzeć się na odpadkach, choć rola ich w modelarstwie jest badzo duża. Nie zawsze też znajdujemy materiał gdzieś „po kątach”. Uważam, że jedynym wyjściem byłoby tak, jak to już w swoim artykule poruszał kol. Biernacki ze Szczecina — aby Liga Morska stworzyła, na wzór Ligi Lotniczej, centralną składnicę modelarską, przez którą można byłoby rozprowadzać nie tylko surowy materiał, ale gotowe listewki i deseczki, a nawet części do modeli. Warunki ku temu Liga Morska posiada, tylko, niestety, sprawa ta nie znajduje — jak dotąd — należytego zrozumienia.

TADEUSZ PISKORZYŃSKI
kier. Modelarni LM w Sopocie

KĄCIK NARZĘDZIOWY



Do unieruchamiania drobnych części modelu w czasie ich obróbki używamy imadeł. Małe lub średnie imadło jest zasadniczym urządzeniem, bardzo przydatnym w naszym warsztaciku domowym. Cena małego imadła nie jest tak wysoka.

Przed użyciem musimy jednak nasze imadło przystosować do celów modelarskich. Szczęki jego bowiem wykonane z metalu i mające ostre brzegi — kaleczą kawałek drzewa, który w imadle unieruchamiany. Po prostu metal jest twardszy od drzewa i wgniata je w miejscu styku. By wgniatania tego uniknąć, należy zastosować wkładki tak, by unieruchamiany kawałek drzewa — nie stykał się bezpośrednio z metalem.

Jak widać z rysunku, wkładki są zupełnie proste. Górna (pozioma) część nie pozwala wkładce spadać ze szczęki. Pionowa część pokrywa ściskającą powierzchnię szczęki. Wkładki wykonujemy z preszpanu lub mocnej i spoistej tektury — a na powierzchniach pionowych (ściskających) naklejamy kawałki sklejki (dykty) dostosowane do kształtu szczęk. Płytki z dykty pokrywające szczęki — mają mniej więcej tę samą skalę twardości co drewno używane do celów modelarskich. Dzięki temu unikamy wgniatania i kaleczenia drzewa.

M. L. B.

Modele statków, okrętów, ich mechanizmów oraz urządzeń — stanowią cenną pomoc naukową w szkołach morskich i żeglugi śródlądowej. Szczególnie bogato są wyposażone w modele uczelnie tego typu w Związku Radzieckim.



UWAGA MODELARZE

W związku z licznymi zapytaniami o plany modelarskie, podajemy do wiadomości, że administracja naszego pisma rozporządza pewną ilością starych egzemplarzy „Żeglarza" i „Młodego Żeglarza" zawierających plany, które Dział Wyszkolenia Zarządu Głównego Ligi Morskiej zatwierdził do użytku w modelarniach LM. Tym samym plany te mogą wypełnić lukę w działalności modelarni aż do czasu ukazania się wydawnictw specjalnych, zapowiadanych na rok bieżący i przyszły. Spis zamieszczony poniżej uzupełniliśmy wskazówkami podającymi, na jakim poziomie szkolenia modelarskiego wg. programu Zarządu Głównego LM na rok szkolny 1951/52 — poszczególne plany można wykorzystać. Polecamy nasze plany również modelarzom indywidualnym.

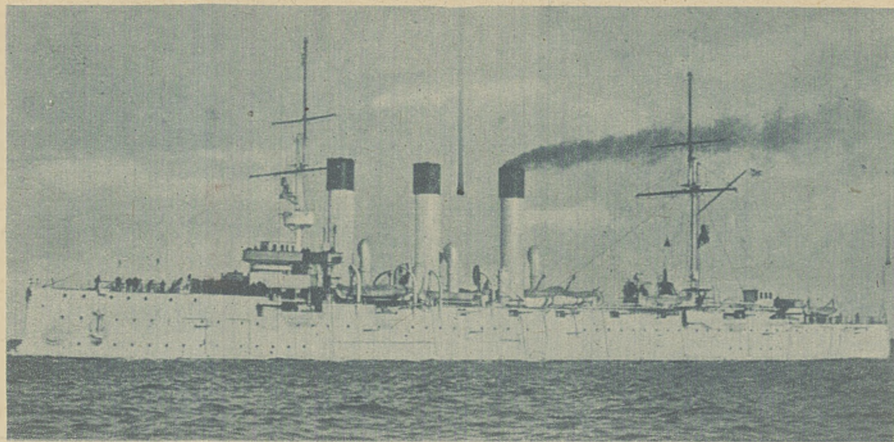
Wymienione poniżej n-ry „Żeglarza" i „Młodego Żeglarza" należy zamawiać bezpośrednio w administracji „Młodego Żeglarza", Gdańsk, Wały Piastowskie 24. Należność wg. cen umieszczonych w spisie należy wpłacać na konto PKO nr. XI-55400/431.

A. MODELE REDUKCYJNE:

1. „GENERAŁ WALTER" — drobnicowiec oceaniczny (dla modelarza 2 klasy, pkt. 1), „żeglarz" nr. 2 (17) z 1948, cena 0,60 zł.
2. „KARPATY" — zbiornikowiec oceaniczny (dla mod. 2 kl., pkt. 1), „żeglarz" nr. 3 (18) z 1948. cena 0.60 zł.
3. „KOŚCIUSZKO" — drobnicowiec oceaniczny (dla mod. 1 kl., pkt. 2), „żeglarz" nr. 2 (23) z 1948, cena 0,90 zł.
4. KUTER RYBACKI — (dla mod. 2 kl., pkt. 1). „Młody żeglarz" nr. 4 z 1949. cena 0,90 zł.
5. „PANNA WODNA" — statek żeglugi przybrzeżnej (dla mod. 2 kl. pkt. 1), „Młody żeglarz" nr. 1—2 z 1950, cena 0,90 zł.
6. „CZECH" — chłodniowiec (dla mod. 1 kl., pkt. 2), „Młody żeglarz" nr. 7—8 z 1950, cena 0,90 zł.
7. DŹWIG BRAMOWY — (dla mod. 3 kl., pkt. 4), „Młody żeglarz" nr. 1—2 z 1951, cena 0,75 zł.
8. DŹWIG MOSTOWY — (dla mod. 3 kl., pkt. 4), „Młody żeglarz" nr. 3—4 z 1951, cena 0,75 zł.
9. TAŚMOWIEC I WYWROTNICA WAGONOWA — (dla mod. 3 kl., pkt. 4). „Młody żeglarz" nr. 5 z 1951, cena 1,00 zł.
10. OKRĘT GDAŃSKI Z XV WIEKU — (dla mod. 2 kl., pkt. 1), „Młody żeglarz" nr. 7 z 1951, cena 1,00 zł.
11. „WODNIK" — polski okręt wojenny z XVII w. (dla podinstruktora, pkt. 1), „Młody żeglarz" nr. 8 z 1951, cena 1,00 zł.
12. SPICHRZ PORTOWY — (dla mod. 3 kl., pkt. 4), „Młody żeglarz" nr. 9 z 1951, cena 1.00 zł.
13. „SŁAWA" — zespół jednostek wchodzących w skład radzieckiej flotylli wielorybniczej (dla mod. 3 kl., pkt. 1), „Młody żeglarz" nr. 10 z 1951, cena 1,00 zł.

B. MODELE PŁYWAJĄCE:

1. MOTORÓWKA — „Młody żeglarz" nr. 1—2 z 1951, cena 0,75 zł.
2. KUTER RYBACKI — (dla mod. 3 kl., pkt. 3), „Młody żeglarz" nr. 6 z 1951, cena 1,00 zł.
3. JACHT REGATOWY — (dla podinstruktora, pkt. 1), „Młody żeglarz" nr. 8 z 1951, cena 1,00 zł.



Budujemy krążownik „Aurora"

W samym centrum Leningradu, przy prawym brzegu Newy, gdzie wznosi się gmach Leningradzkiej Szkoły Morskiej im. Nachimowa, stoi wielki, stary okręt. Na jego rufie powiewa czerwonosztandarowa bandera, podnoszona tylko na trzech okrętach radzieckiej floty, nagrodzonych orderem Czerwonego Sztandaru za wybitne zasługi wobec Ojczyzny i narodu.

Nazwę tego starego okrętu znają ludzie całego świata. Jest to czerwonosztandarowy krążownik „Aurora" — okręt-pomnik, postawiony na Newie celem upamiętnienia jego roli w historii Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich. Jednocześnie jest to okręt-szkoła. Przyszli marynarze — młodzi nachimowcy szkolą się na tym okręcie, pełnią wachty, czerpią wiedzę z obszernej dziedziny morskiej praktyki i z dumą nazywają siebie „aurorowcami".

Ten właśnie słynny i zasłużony okręt będziemy obecnie budowali w ramach naszego kącika modelarskiego. Model jest co prawda nieco uproszczony, ale redakcji chodziło o to, by „Aurorę" mogli wykonywać niewprawni nawet modelarze, domowymi środkami i bez pomocy instruktorów.

A oto jeszcze — nim przystąpimy do budowy modelu — garść szczegółów o sławnym krążowniku:

Nazwa „Aurora" (jutrzenka przed wschodem słońca) pojawiła się w rosyjskiej flocie po raz pierwszy 115 lat temu. Nazwa ta nadana została fregacie żaglowej, zbudowanej w 1835 roku na stoczni petersburskiej i przeszła do historii wraz ze sławną, bohaterską obroną Pietropawłowska na Kamczatce w dniach 20 — 24 sierpnia 1854 roku.

Od tego czasu nazwa „Aurora" stała się nazwą honorową w rosyjskiej marynarce.

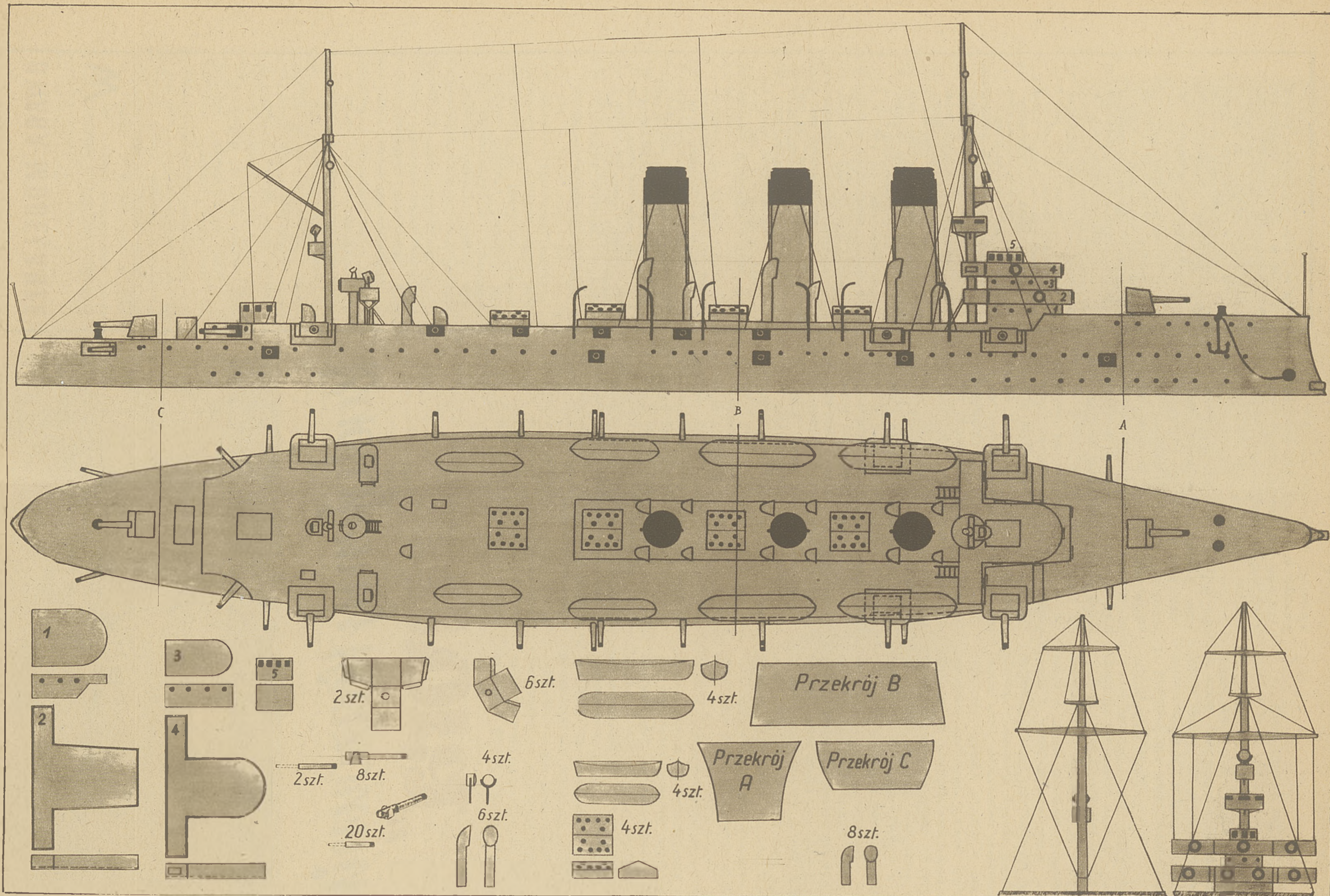
Dlatego też, gdy fregata po trzydziestu sześciu latach służby oddana została na złom, a w miejsce żaglowej przyszła flota parowa — nazwę tę otrzymał nowy okręt — trzyśrubowy krążownik pierwszej klasy, którego budowę rozpoczęto 23 maja 1897 roku na stoczni petersburskiej — krążownik „Aurora".

24 maja 1900 roku odbyło się jego spuszczenie na wodę. W ciągu trzech następnych lat dokonywano ostatecznego wykończenia okrętu, uzbrojenia, montażu mechanizmów itp. Dopiero 16 lipca 1903 r. na „Aurorze" podniesiono wojenno-morską banderę. Nowy krążownik był podówczas wysokiej klasy okrętem, wybudowanym rękami rosyjskich budowniczych. Wyporność krążownika — 6.731 t. długość — 123,7 m, szerokość — 16,8 m, zanurzenie 6,4 m. Moc trzech maszyn parowych — 11.610 KM, szybkość — 20 węzłów. Uzbrojenie artyleryjskie krążownika stanowiło osiem dział 152 mm, dwadzieścia cztery — 75 mm, osiem — 37 mm, dwa działa desantowe i trzy aparaty torpedowe (jeden nawodny i dwa podwodne). Załoga składała się z 570 ludzi.

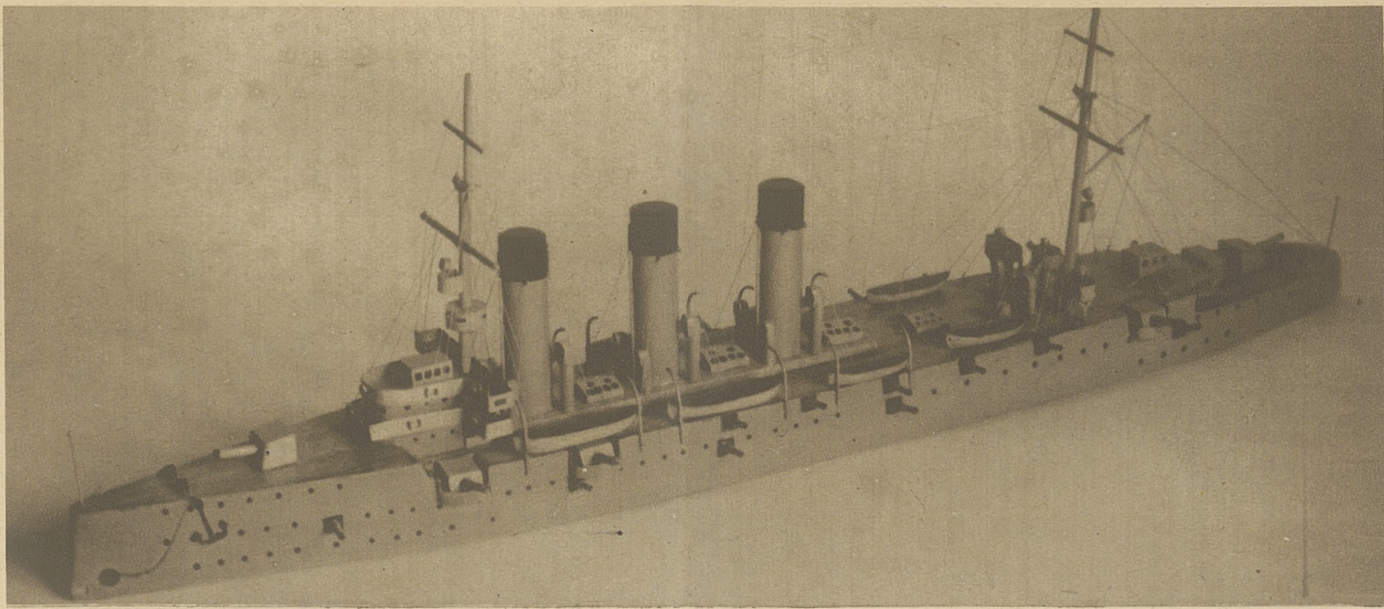
Historia bojowa krążownika „Aurora", wysłanego w składzie jednej z eskadr na Daleki Wschód, rozpoczęła się w bitwie Cuszimskiej. Drogo zapłacili marynarze za zgniliznę samowładztwa, za zacofanie dowódców carskiej floty. Prawie całe eskadry zginęły w nierównej walce mimo bohaterstwa rosyjskich marynarzy, wiernych swemu obowiązkowi wobec Ojczyzny. Na przykład „Aurora" wraz z krążownikiem „Oleg" uczestniczyła w walce przeciwko dziewięciu japońskim krążownikom i jej bandera bojowa nie została spuszczona przed pięciokrotnie silniejszym wrogiem. Trzy okręty — „Aurora" „Oleg" i „Żemczug" — ocalały od zagłady.

Haniebny dla caratu wynik wojny rosyjsko-japońskiej znacznie przyśpieszył wzrost rewolucyjnych nastrojów w kraju, w armii, we flocie, a w szczególności wśród marynarzy „Aurory".

Ciąg dalszy na str. 23



C
B
A
5
4
3
2
1
1
2
3
4
5
2 szt.
6 szt.
4 szt.
Przekrój B
2 szt.
8 szt.
4 szt.
Przekrój A
Przekrój C
4 szt.
20 szt.
6 szt.
4 szt.
8 szt.



Dokończenie ze str. 21

W przeddzień rewolucji lutowej nad krążownikiem zawisła czerwona bandera. Władza przechodzi w ręce komitetu okrętowego. W październiku 1917 r. nie usłuchawszy rozkazu Rządu Tymczasowego, który chce się pozbyć krążownika — „Aurora" wykonuje polecenie Wojenno-Rewolucyjnego Komitetu i płynie w górę Newy. Zakotwicza następnie w pobliżu Pałacu Zimowego, siedziby Rządu Tymczasowego. Dwudziestego piątego października hukiem swych dział, skierowanych na Pałac Zimowy, obwieszcza „Aurora" początek nowej ery — ery Wielkiej Rewolucji Październikowej.

Aż do drugiej wojny światowej pełni „Aurora" odpowiedzialną funkcję okrętu szkolnego. Podczas ostatniej wojny walczy w obronie oblężonego Leningradu. Jej załoga wzmacnia szeregi obrońców, a działa przeniesione na ląd niszczą skupienia wroga. Historyczne działo, z którego 25 października 1917 padł pierwszy wystrzał na Pałac Zimowy — zwalcza hitlerowców z platformy pociągu pancernego.

Po zwycięskiej wojnie — w myśl decyzji rządu — krążownik zostaje na stałe zakotwiczony na Newie.

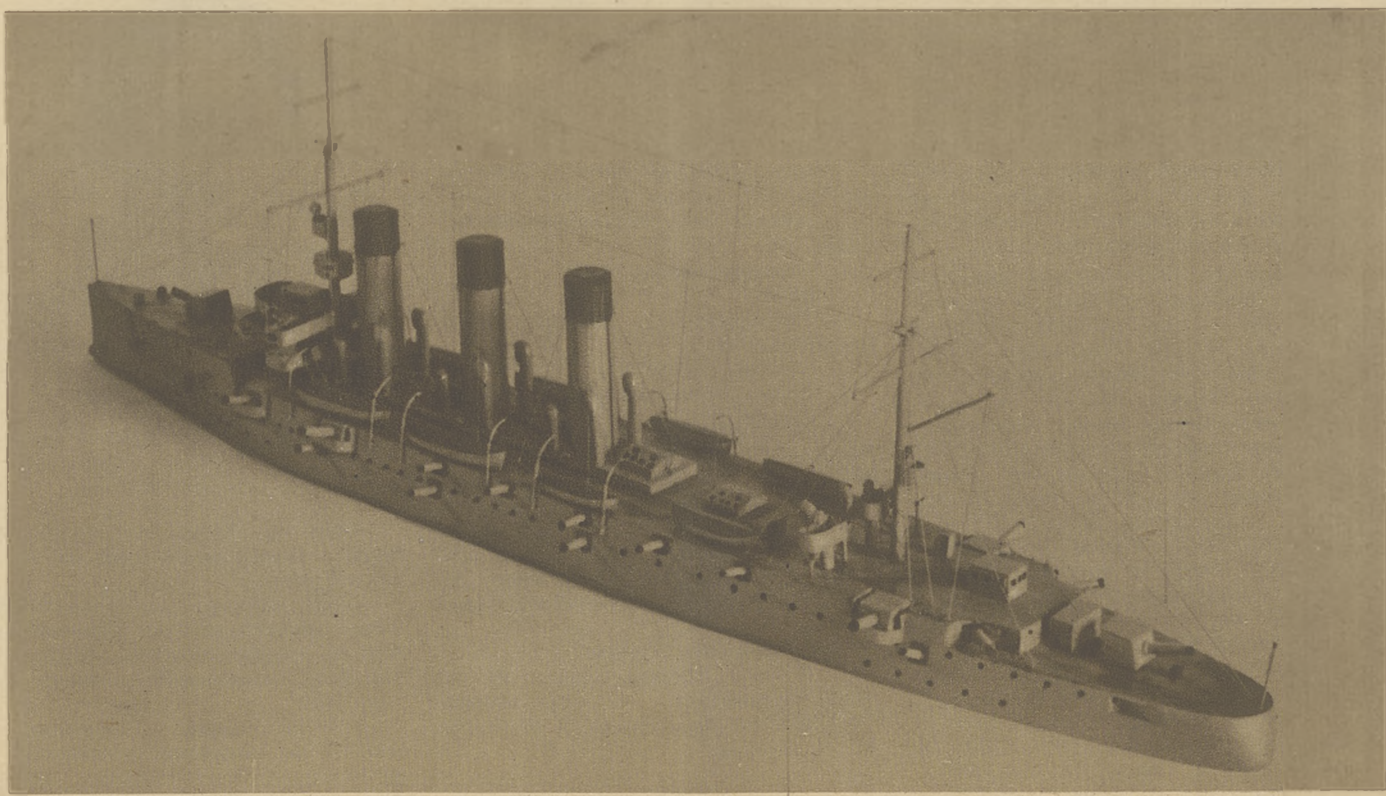
*

Model najlepiej jest wykonywać w skali 1:250. Ponieważ rysunki — z braku miejsca — opublikowaliśmy w skali 1:500 — pierwszą więc rzeczą po przystąpieniu do budowy „Aurory" będzie dwukrotne ich powiększenie. Z kolei przygotowujemy szablony tekturowe, które nam ułatwią wykonywanie kadłuba. Komplet szablonów powinien składać się z szablonu na przekrój podłużny, szablonu na obrys pokładu, szablonu na obrys linii wodnej oraz szablonów poprzecznych wg. przekrojów A, B i C.

Kolejność prac przy kadłubie powinna być następująca: obrysowanie i wycięcie przekroju podłużnego, wypiłowanie kształtu krzywicą wg. szablonu linii wodnej, obrysowanie linii pokładu i profilowanie kadłuba za pomocą szablonów przekroi A, B i C. Po wygładzeniu obrobionego kadłuba wykonujemy wycięcia na 15 mm działa burtowe, a następnie czyścimy kadłub papierem naszklonym. W miejscach, gdzie wmontujemy lufy dział 75 mm, naklejamy kawałki kartonu. Wszystkie pomosty robimy z cienkiej sklejki lub z tekturki, relingi zaś i osłony dział — z kartonu. Żurawiki łodziowe, koła ratunkowe i nawiewniki — wykonujemy z odpowiedniej grubości drutu. Działa — z patyczków.

Malowanie: cały model — z wyjątkiem pokładów — pokrywamy stalowo-szarą farbą. Pokładom pozostawiamy naturalny odcień drzewa. Wierzchy szalup malujemy kolorem ciemnoszarym. Końce dział, górne części kominów, kabestany, kotwice, otwory dział burtowych (naklejone tekturki), iluminatory — kolorem czarnym. Wewnętrzną stronę wentylatorów malujemy na czerwono, wypukłą stronę reflektorów — na niebiesko, a koła ratunkowe — pół biało, pół czerwono.

TADEUSZ PISKORZYŃSKI





Czerwony Sz…

Przyszła wreszcie tak bardzo oczekiwana wiosna...

W dół rzek popłynęła kra, a na południu staniczne sady okryły się kwieciem. W miastach brakowało dalej żywności, ale ludzie witali się rankiem z jakąś radością w oczach. Na surowość rosyjskiej zimy liczył przecież wróg. Z pomocą głodu i mrozu planowano zdławić rewolucję, złamać rosyjskiego „człowieka z karabinem", który targnął się na korony carów, mitry popów, dwory obszarników i domy bankowe kupców... na potęgę funta, marki, franka i dolara...

Jednak zima — jedna z najostrzejszych, jakie pamiętano, przeżywana w niezwykle ciężkich warunkach — minęła, a nad Pitrem i Kremlem łopotały dalej czerwone sztandary.

Od morza Czarnego po Bałtyk rozćwierkały się pod strzechami ptaki, milknąc tylko wówczas, gdy nagły huk wstrząsał powietrzem. A grzmiało wówczas często i to na całym obszarze — tak wielkim, że śmiało mógł zmieścić się na nim cały „zachód" razem z Wyspami Brytyjskimi... Nocami pokazywano sobie łuny, wędrowni popi mówili o końcu świata, a po stanicach kozackich różni prowokatorzy nawoływali do „świętej wojny" przeciw władzy radzieckiej. W tym czasie na rosyjskiej ziemi toczono walkę z kułakiem o każde ziarno zboża, a we fabrykach pośpiesznie montowano pociągi i samochody pancerne...

W owe dni losy Polaków zamieszkujących ziemie rosyjskie (a było ich coś około 2 i pół miliona) splotły się z losami narodu rosyjskiego. Większość z nich natychmiast po obaleniu caratu — stanęła po stronie rewolucji, organizując nawet robotniczo-chłopskie polskie formacje wojskowe, do których garnęli się przede wszystkim służący w carskich armiach — piechurzy, artylerzyści, marynarze, ułani... Wśród przywódców rewolucji zabłyśli swymi zdolnościami, bohaterstwem i oddaniem dla wielkiej sprawy — Feliks Dzierżyński i Julian Marchlewski...

Jeden z pierwszych powstał „Czerwony Pułk Rewolucyjny Warszawy", w którego odezwie pisano: „Tu, w Rosji, uczyć się musimy — jak do dzieła tego u nas w kraju przystąpić. Przede wszystkim zaś — musimy stanąć w szeregach bratersko zmagającego się ludu rosyjskiego i pomóc mu odnieść zwycięstwo, bo przegrana Rosji będzie również przegraną dla proletariatu polskiego..."

Szeroka jest ziemia rosyjska i trudno w niej było wielu ochotnikom szukać rewolucyjnych formacji polskich pośród pól bitewnych — od stepów Kubania aż po syberyjską tundrę. Dlatego też — ci, którzy całym sercem oddani byli proletariackiej rewolucji — stanęli do walki tam, gdzie zastał ich gorący powiew z Pitra, gdzie doszło ich echo aurorowskiej salwy.

*

Nad Wołgą i Donem świecił wielki srebrny księżyc i mrugały tysiące gwiazd. Noc była parna, stepowa, a ciszy jej nie płoszył nawet szmer burzanów ani cykady świerszczy. Rozmowy prowadzono półgłosem. Tu i tam płonęły ogniska, odstraszając swoim dymem roje komarów i roznosząc miły zapach gotowanego jadła.

Na nasypie jednego z najdalej wysuniętych okopów zamajaczyła czarna sylwetka.

— No i jak tam, chłopcy? Wszystko w porządku? — padło pytanie.

— W porządku — odpowiedziało zgodnym chórem pięć głosów z głębi rowu.

— Wiele macie taśm z nabojami do karabinu maszynowego?

— Siedem, Wasylu Mitrofanowiczu...

— Niewiele to...

— Ano niewiele, ale nie domagamy się więcej, bo przecież wiemy, że ciężko z tym... Będziemy oszczędzać...

— Granaty macie?

— Mamy.

— Pamiętajcie — nie przepuścić nieprzyjaciela...

— Nie przepuścimy...

Sylwetka odwróciła się i zniknęła.

— Spodziewają się pewnie natarcia — mruknął ten sam głos, który odpowiadał na pytania — Wasyl Mitrofanowicz obchodzi sam pozycje.

— Co tam Wasyl Mitrofanowicz? On ma na głowie nasz maleńki odcinek. A ja wczoraj widziałem w okopach Stalina — odezwał się drugi głos.

— Towarzysza Stalina?

— A tak... Pomyśl tylko o co on musi się martwić. — Cała obrona Carycyna w jego rękach. A obok tego...o, słyszysz?...

— Co takiego?

— To sapanie lokomotywy. Rozumiesz? Pociągi z żywnością idą do Moskwy i kto wie — może do samego Pitra. To też jego dzieło.

— Tak. Mocny człowiek...

Chwilę trwała cisza...

— A ty jak myślisz, Jaszka — obronimy Carycyn?

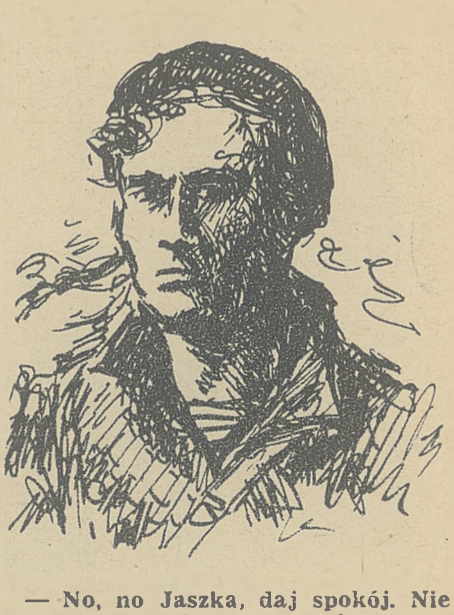
— A czemu nie?

— No, bo widzisz... Wczoraj było nas tu jeszcze dziewięciu, przed tygodniem — dwunastu. A dziś już tylko pięciu... Jeśli jutro ruszą do ataku — będzie ciężko...

— A ty co, Iwan — boisz się?

— Nie... ale wiesz — znam pewną dziewczynę. Na imię jej Tania. Chciałbym po rewolucji zamieszkać z nią razem. Czasem już nawet widzę jak wyglądać będzie nasze mieszkanko. Stół, rozumiesz nakryty obrusem, na nim samowar i biały, wypieczony chleb...

— Oj głupi, głupi ty, Iwan. Jeśliby rewolucja nie zwyciężyła, to nie byłoby ani obrusa, ani samowaru ani chleba. Jasne. Ale czy znaczy to, że wszyscy my bijemy się dla samowarów? O nie, mój drogi. Przecież chodzi tu o coś znacznie więcej — chodzi o władzę radziecką. A ty tutaj o białym obrusie... Czy chociaż zdajesz sobie sprawę co to takiego władza radziecka?



— No, no Jaszka, daj spokój. Nie będziesz mnie uczył o co się już od roku biję...

— Nie gniewaj się, Iwan Pietrowicz... Zresztą z tym samowarem... Ale co tu dużo gadać... Wiesz Wania ,jak to powiedział Lenin?

— No?

— Że proletariat w rewolucji nie ma nic do stracenia, a wszystko do zyskania. To chyba jasne... Popatrz

na Stiepana. On wprawdzie czarnomorski marynarz, ale on Polak. A co przyprowadziło go tutaj, do naszego okopu, który nazwaliśmy „Czerwonym Szańcem"? Solidarność proletariacka. Ot co. Tu, w carycyńskim okopie on walczy o zwycięstwo rewolucji w jego kraju. Jasne. A jeśli jutro ujrzysz przed sobą mordę mamontowego Kozaka — to powiedz sobie pod jego adresem — „Nie tobie żyć, taki synu, wrogu narodu i rewolucji". Ty, Iwan, — to co innego. Na ciebie po rewolucji czeka praca. Budowa nowej, szczęśliwej ojczyzny — a w niej może być nawet i ten twój samowar!... Zrozumiałeś, Wania?

— Zrozumiałem...

— A ty, Stiepan, czemuś taki markotny?

— Nie markotny, tylko ot tak coś w sercu gryzie.

— A więc markotny... Może zwierzysz się nam z tego co ci dolega... Ha?

niec



— Szedłem, rozumiecie, do kraju. Zatraciłem kontakt ze światem. Mówili mi po stanicach, że tam już też się zaczęło, że ruszyła czerwona Warszawa, Łódź... Tymczasem to była tylko plotka. Tam przyjdzie jeszcze ciężko walczyć...

— Lękasz się tej walki?

— Nie. Chciałbym tylko już tam być. W pysk splunąłbym ekonomowi, a nad białym, pańskim dworem, na który pracowała ciężko cała nasza wieś — zawiesiłbym czerwony sztandar. Z dworu zrobilibyśmy szkołę... I to jaką szkołę — pałac! Ech, towarzysze, jaka to jeszcze daleka droga...

— Serdytyj Lach — mruknął sennie kozak Griszka, przytulony do glinianej skarpy.

Iwan i Jasza pokiwali głowami.

— Pojedziesz, Stiopa, do swoich krajan, pojedziesz — odezwał się milczący dotąd stary bolszewik z hartmańskich zakładów — Byle tylko rozgromić u nas wrogów władzy radzieckiej — to i polski proletariat się ruszy. Przed trzynastu laty pokazaliście już, że można na was liczyć. Ja dobrze to pamiętam. Był wtedy rok 1905...

— Wieś u nas ciemna.

— I u nas wieś ciemna, ale rozświeci ją blask rewolucji. Pójdą za nami zrazu nie wszyscy, ale najbardziej dotąd krzywdzeni, no i przez to samo najcenniejsi. Masz ich już w naszych szeregach pełno — robotnicy rolni, biedota wiejska... Ech, towarzysze, rewolucja proletarjacka to wielka rzecz.... Nie jest to sprawa Pitra, Kremla ani Carycyna. Nie jest to sprawa jednego narodu ani jednego państwa. Jest to sprawa wszystkich proletariuszy całego świata. Nadeszły czasy próby ludzkich serc. Różnie może jeszcze być, a w ciężkich chwilach, jakie będziemy jeszcze przeżywać, odpadnie wielu, których nazywaliśmy dotąd lekkomyślnie towarzyszami. Rewolucja przetrzyma jednak wszystko zło, bo sprawa jej jest słuszna i wielka...

Po słowach starego robotnika z hartmańskich zakładów zapadła cisza.

Czarnomorski marynarz oparł czoło o wilgotny nasyp i zadumał się. Nad stepem płynął wielki, srebrny księżyc i mrugały tysiące gwiazd.

Szczepek Migała albo jak nazywano go w wojsku — Stiepan Michajłowicz — na koniu jeździł czasem w latach dziecinnych, kiedy jako mały chłopiec sprowadzał dworskie siwki z łąki. Jednak ani wsi rodzinnej, ani jaśniepańskiego dworu Szczepek dobrze już nie pamiętał. Dwór był biały i tonął w zieleni parku, a wieś była uboga, chaty niskie, kryte strzechą... Wcześnie poszedł Szczepek „w sołdaty", a przypadek, kto wie zresztą czy nie fakt, że praktykował przedtem w kuźni dworskiej — skierował go na południe, nad Morze Czarne, gdzie otrzymał czarne spodnie, granatową bluzę z wykładanym kołnierzem i okrągłą czapkę z długą, czarną wstążką... Został marynarzem.

W latach wojny polował u wybrzeży tureckich na „Breslaua", który później wyleciał w powietrze na zagrodzie minowej, postawionej przez rosyjski okręt podwodny „Krab". W r. 1917 Szczepek był jednym z pierwszych, którzy założyli czerwone opaski, zerwali carskie oznaki i wciągnęli na maszt purpurową banderę. Potem przyszły ciężkie dni dla floty, aż wreszcie, aby nie oddać pozbawionych paliwa okrętów w ręce niemieckich imperialistów — marynarze zatopili je własnymi rękami w głębi Czarnego Morza.

Jak powiedzieliśmy poprzednio — Szczepek na koniu jeździł niewiele

Dalszy ciąg ze str. 25

i to jedynie w bardzo wczesnej młodości. Mimo to jednak — wiosną 1918 roku dosiadł kosmatego bachmata i wraz z kilku towarzyszami przemierzył setki kilometrów zielonego stepu. Na jakiejś stanicy konia zamienił na prowiant i buty — i wsiadł do odchodzącego ze stacji pociągu. Zamierzał dotrzeć do kraju. W marzeniach widział się — wkraczającego do rodzinnej wsi. Planował już jak przemówi do mieszkańców wsi na mitingu, jak będą dzielić jaśniepańską ziemię...

Tymczasem jednak na przeszkodzie marzeniom rozwinął się front. Szczepek natknął się w swojej wędrówce na patrole 5 armii, którą dowodził Kliment Woroszyłow. Bez namysłu przystał do armii i następnie — razem z nią dotarł do Carycyna...

*

— Hwijjj... rrrum!

Na stepowej płaszczyźnie wykwitł bukiet rudego dymu. Artyleria Mamontowa rozpoczynała ostrzał pozycji obrońców Carycyna.

Hwijjj... — przeciągły świst przechodzi w wycie. Żołnierze wtulają twarze w piasek nasypu. Rrrum... — grzmi wybuch za pierwszymi liniami okopów. Huk dział potężnieje. Pociski rozrywają się przed okopami, w okopach i na głębokich tyłach. Dym osnuwa pole walki.

— Zaraz ruszą do natarcia — mówi Jasza.

Szczepek podczołguje się do karabinu maszynowego. Griszka podaje mu taśmę z nabojami. Jasza i Iwan zajmują pozycje z lewej strony okopu. Robotnik z hartmańskich zakładów z prawej. Ich maleńki „Czerwony Szaniec" — jak go sami nazwali, jest na tym odcinku pozycją najbardziej wysuniętą ku przodowi.

Ogłuszający huk artylerii pozwala wnioskować, że w akcji są już wszystkie działa Mamontowa. „Czerwony Szaniec" obsypany został już dwukrotnie ulewą stepowej ziemi, wyrwanej eksplozjami. Robotnik z hartmańskich zakładów w milczeniu strząsa z ramion grudki ziemi i bandażuje spokojnie rękę. Jest ranny.

Ogień artyleryjski przenosi się ku tyłowi...

— Idą... — mówi przez zaciśnięte zęby Griszka...

Na stepowej równinie ukazują się sylwetki mamontowców. Są oddaleni o dobre 600 metrów. Przejść muszą w połowie drogi przez niegłęboki parów. Wówczas będą o 250 metrów od okopu. Ze strony obrońców Carycyna na tym odcinku nikt jeszcze nie strzela. Pierwsza linia atakujących osiąga już parów i forsuje go. Wyraźnie widać brodate twarze i otwarte w okrzyku usta.

— Urrraa...!

Jeszcze tylko 150 metrów...

— Ognia — mówi krótko Jaszka.

Mitralieza Szczepana zionęła ogniem. Odpowiedziały jej wystrzały z flank. Pierwsza linia napastników zachwiała się. Trzech, czterech, pięciu, dziesięciu legło na ziemi. Inni wyrzucali w górę ręce i upuszczali karabiny, jeszcze inni cofali się do parowu. Ale tam parła ich już następna tyraliera atakujących, za nią postępowała druga, trzecia, czwarta...



— Urrraa...!

Znów wyłażą z parowu. Szczepan wystrzelił już dwie całe taśmy. Mamontowcy zasypują ich okopy gradem kul. Wyłażą, walą się na step, znów wyłażą, strzelają, krzyczą i padają... Griszka przestał podawać taśmy. Leży cicho z pięściami zaciśniętymi w kułak tak, jakby po raz ostatni żegnał towarzyszy proletariackim pozdrowieniem.

Szczepan zagryza wargi. — Ech wy, psubraty, czemu przeszkadzacie zwycięstwu rewolucji?... Masz, a masz taki synu! — mruczy, posyłając serie z karabinu maszynowego.

Została mu jeszcze jedna taśma. Natarcie jest powstrzymane.

Mamontowcy ugrzęźli w zawalonym ciałami zabitych parowie. Inne ich tyraliery leżą w stepie. „Czerwony Szaniec" znajduje się pod stałym ogniem karabinów. Czują jeszcze respekt przed karabinem maszynowym, ale Szczepek wystrzeliwuje już ostatnie serie.

— Stiepan... — mruczy ktoś za nim.

To Jaszka. Twarz ma umazaną ziemią i krwią. Oczy płoną nieprzytomnie.

— Nie oddaj im karabinu maszynowego... — mówi Jaszka. — Nie oddaj im naszego „Czerwonego Szańca". Śmierć wrogom władzy radzieckicj! Niech żyje re...wo... lu...cja...

Jaszka już nie żyje. Griszka leży nieruchomo tam, gdzie trafiła go kula. Szczepan dostał również. Prawa ręka zwisa mu bezwładnie i broczy krwią. Karabin maszynowy obsługuje Iwan, ale nagle ogień mitralieży zachłystuje się i milknie. Nie ma już pocisków. Z parowu dobiega głośne „urrra". Mamontowcy zorientowali się widocznie w sytuacji i ruszają do szturmu.

— Hej, marynarzu — granatami we wrogów władzy radzieckiej — krzyczy do rannego Szczepana stary robotnik. — Niech żyje twoja socjalistyczna Polska!...

— Polska Socjalistyczna — myśli marynarz. — No tak — fabryki dla robotników, ziemia dla chłopów... czerwony sztandar nad białym jaśniepańskim dworkiem i dużo, dużo słońca...

Szczepek zrywa się, chwyta lewą ręką granat i zębami zwalnia zapalnik, a potem szerokim zamachem rzuca w atakujących...

Błysk, huk..., i nagle głośne „urra", ale z przeciwnej strony. To kontruderzenie obrońców Carycyna. Szeregi mamontowców załamują się i pierzchają.

Szczepek wspiął się na nasyp i rozgorączkowanym wzrokiem patrzy na pogrom mamontowców. Obok niego — wdrapał się na okop Iwan Pietrowicz i opatruje towarzyszowi ranną rękę. Robotnik z hartmańskich zakładów bandażuje sobie sam rany i uśmiecha się do Szczepka jakby mówił: „A co, marynarzu, przegnaliśmy tę hołotę. I przegnamy tak wszystkich wrogów rewolucji..."

Szczepek odpowiada towarzyszowi uśmiechem i ociera z policzka krew.

SŁAWOMIR SIERECKI

LEKTURA morska

Nawiązując do artykułu p.t. „Lektura morska", który ukazał się w numerze wrześniowym naszego pisma, podajemy poniżej zapowiedziane uzupełnienie tego artykułu w postaci spisu bibliograficznego omawianych książek. Spis ten ułożony jest w kolejności alfabetycznej według nazwisk autorów i podaje: nazwisko i imię (lub inicjały imienia) autora, tytuł książki, nazwisko tłumacza, miejsce i rok wydania książki, nazwę wydawnictwa, ilość stron oraz cenę sprzedażną książki. Sądzimy, że posiadanie tego spisu ułatwi Wam zaopatrywanie się w potrzebne i interesujące Was książki i życzymy Wam dużo pomyślności w kompletowaniu bibliotek oraz korzyści z ich używania.

Anczarski P. — ZSRR — WIELKIE MOCARSTWO MORSKIE. Tłum. z ros. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa", Str. 49, cena zł 1.95.

Błochowiak Stanisław — Z KABINY DŹWIGOWEGO. Rynna trymerska Gdańsk 1951. „Wydawnictwa Morskie". Str. 22, zł 1.75.

Bogorow W. G. — ŚWIAT PODWODNY. Z ros. tłum. I. S. Warszawa 1950. Ludowa Spółdzielnia Wydawnicza. Str. 50.

Bogucki M. — MORSKIE STACJE BIOLOGICZNE. Warszawa 1950. „Książka i Wiedza". Str. 71, zł 4.35.

Bokowikow A. — TORPEDYSTA. (Oprac. Z. Grabowski). Wyd. Ligi Morskiej, Warszawa 1951. Str. 44. zł 2.05.

Centkiewicz Cz. — ANARUK, CHŁOPIEC Z GRENLANDII. Warszawa 1950, Nasza Księgarnia. Str. 71, zł 4.80.

Centkiewicz Cz. — ZDOBYWCY BIEGUNA PÓŁNOCNEGO. Warszawa 1951, „Czytelnik". Str. 199, zł 9.—.

Centkiewiczowie Alina i Czesław — ODARPI, SYN EGIGWY. Warszawa 1950, „Czytelnik". Str. 163, zł 9.—.

Czekalski Antoni — JAK BADAMY MORZE. Warszawa 1950. „Książka i Wiedza". Str. 111, zł 6.—.

Czukowski Mikołaj — O WIELKIM ŻEGLARZU. Tłum. zbiorowe pod red. J. Bielskiego. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 121, zł 4.35.

Demel Kazimierz — BIOLOGIA MORZA. Warszawa 1950. Państwowe Zakł. Wyd. Szkolnych. Str. 145. zł 6.—.

Demel Kazimierz — NAUKA NA USŁUGACH RYBOŁÓWSTWA. Warszawa 1950, „Książka i Wiedza". Str. 55, zł 3.—.

Dzikowski Sergiusz — PRZYGODY KUTRA „ŚMIAŁEGO". Opowiadania. Przekład z ros. Natalii Druckiej. Warszawa 1951, „Książka i Wiedza". Str. 159, zł 4.80.

Dobrowolski Antoni Bolesław — WSPOMNIENIA Z WYPRAWY POLARNEJ. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 102, zł 4.50.

Frell Wojciech — BRYGADA MŁODZIEŻOWA „PILOTA 28". Gdańsk 1951. „Wydawnictwa Morskie". Str. 34. zł 2.—.

Gawriłow Piotr — NIEDŹWIEDŹ MARYNARZEM. Tłum. z ros. Marta Malicka. Warszawa 1951. Wydawnictwo MON. Str. 157, zł 4.35.

Głowińska Amelia — BOGACTWO MINERALNE MORZA. Warszawa 1950. „Książka i Wiedza". Str. 88. zł 5.85.

Gołubiew D. — ROSJANIE W ANTARKTYDZIE. Tłum. z ros. H. i A. Miłoszowie. Warszawa 1951, „Książka i Wiedza". Str. 116.

Gorbatow Borys — ARKTYKA NA CODZIEŃ. Tłum. z ros. K. A. Jaworski. Warszawa 1950, „Książka i Wiedza". Str. 333, zł 8.40.

Gorządek Wiktor — NIE MA TAJEMNIC W RYBOŁÓWSTWIE DALEKOMORSKIM. Gdańsk 1951, „Wydawnictwa Morskie". Str. 46, zł 3.—.

Hoffmann - Wiśniewska — CZŁOWIEK ZDOBYWA ARKTYKĘ. Warszawa 1950. PZWS. Str. 151, zł 6.60.

Isakow I. S. — MARYNARKA WOJENNA ZSRR W WIELKIEJ WOJNIE NARODOWEJ. Tłum. z ros. Brunon Dzimicz. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 123, zł 4.35.

JEFRIEMOW J. — BIAŁY RÓG. Opowiadania. Tłum. z ros. Maria Kowalewska. Warszawa 1950, „Książka i Wiedza". Str. 241, zł 8.40.

Jefriemow J. i Sobołew L. — OPOWIADANIA MORSKIE. Tłum. Maria Kowalewska i Stefan Klonowski. Warszawa 1951, „Książka i Wiedza". Str. 116.

Junga E. — KRĄŻOWNIK „AURORA". Powieść. Tłum. z ros. Józef Brodzki. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 152, zł 4.05.

Junga E. — NIEŚMIERTELNY OKRĘT. Opowiadania. Tłum. z ros. Józef Brodzki. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 57, zł 3.—.

Junga E. — „AURORA", NIEŚMIERTELNY OKRĘT. Tłum. z ros. Janina Hermańska. Warszawa 1950, „Książka i Wiedza". Str. 89, zł 3.—.

Karelin D. — ARKTYKA RADZIECKA. Tłum. z ros. Joanna Poraska. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 96, zł 2.85.

Kawerin W. — DWAJ KAPITANOWIE. Powieść. Tłum. z ros. M. Kierzyńska. Warszawa 1950, Nasza Księgarnia. Tom I str. 445, zł 7.20, tom II str. 351, zł 6.30.

Kirk A. — NIEWOLNIK. Tłum. z duńskiego Romana Haltberg. Warszawa 1951, „Czytelnik". Str. 140, zł 6.—.

Kobajaszi Takidżi — POŁAWIACZE KRABÓW. Powieść. Org. w jęz. japońskim. Z przekładu czeskiego tłum. A. J. Kamiński. Warszawa 1950, „Czytelnik". Str. 148, zł 3.—.

Kublicki G. — ODKRYWCY ANTARKTYDY. Tłum. z ros. P. Brodzka. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 159, zł 5.15.

Kulikowski J. — NA MORZACH BLISKICH I DALEKICH. Warszawa 1950, „Książka i Wiedza". Str. 60, zł 3.15.

Kunin K. J. — PRZEZ TRZY MORZA. Powieść historyczna. Tłum. Stan. Furmanik. Warszawa 1950. „Nasza Księgarnia". Str. 196, zł 9.—.

Lebiedskoj G. — TORPEDA i MINA. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 112, zł 4.15.

Linkow Lew — KAPITAN „STAREGO ŻÓŁWIA". Tłum. z ros. J. Brodzki. Warszawa 1950. Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 239, zł 6.60.

Łagin Łazarz — PANCERNIK „ANIUTA". Tłum. z ros. Janina Dzierznowska. Warszawa 1950, Wyd. „Prasa Wojskowa". Str. 98, zł 4.—.

Łuchmanow D. — POD ŻAGLAMI. Tłum. Zygm. Stefański, Warszawa 1950. „Czytelnik". Str. 262, zł 8.10.

Mańkowski Władysław — PRACA BADAWCZA NA MORZU. Warszawa 1950. „Książka i Wiedza". Str. 116, zł 9.—.

(dokończenie wykazu w n-rze następnym).

W POCIĄGU... przez morze

Tytuł ten nie jest wcale paradoksem. Gdy wsiadłszy np. w Sztokholmie do międzynarodowego pociągu pośpiesznego, zwanego „Balt-Orient-Expressem", można bez przesiadek i kłopotów dojechać do Warszawy czy nawet Istambułu trasą wiodącą na przestrzeni 112 mil morskich przez... Bałtyk. Jak to się dzieje? Po prostu — w szwedzkim porcie Trelleborg pociąg wjeżdża na pokład specjalnego statku-promu, który przewozi wagony do najbliższego portu na południowym wybrzeżu Bałtyku, tj. do Świnoujścia. Tutaj pulmany międzynarodowego ekspressu opuszczają pokład statku i kontynuują dalszą podróż normalnie.

Oczywiście na dłuższych trasach morskich promy kolejowe nie mają zastosowania. Używane są jedynie na odcinkach krótkich i ożywionych, stanowiąc uzupełnienie normalnej sieci kolejowej.

Prócz pulmanów pociągów pasażerskich promy przewożą również wagony towarowe z wysokowartościową i delikatną drobnicą.

Jak wygląda pełnomorski statek-prom?

Zewnętrznie nie różni się wiele od zwykłego statku pasażerskiego — chyba tym, że często posiada kominy ustawione nie jeden za drugim, lecz obok siebie. Również rufę ma nieco inną, ściętą, dostosowaną kształtem do kształtu przystani, z której wagony wjeżdżają po szynach na pokład promu. Pokład ten posiada również szyny ułożone zazwyczaj w dwóch odcinkach po obu burtach. Po wtoczeniu wagonów na prom zostaną one unieruchomione za pomocą specjalnych łańcuchów i statek odbija. Pasażerowie mają na jego pokładzie możność wygodnego spędzenia czasu w salonach, jadalniach i świetlicach.

Dla ułatwienia przy dobijaniu rufą do wąskiej i ciasnej przystani, większość promów kolejowych posiada dodatkowy ster na dziobie. Oprócz pełnomorskich promów kolejowych — używanych głównie w ruchu pasażerskim — istnieje w portach szereg mniejszych jednostek tego typu, przewożących wagony towarowe pomiędzy różnymi punktami portu, oddzielonymi od siebie np. kanałem.

Spójrz teraz na str. 32





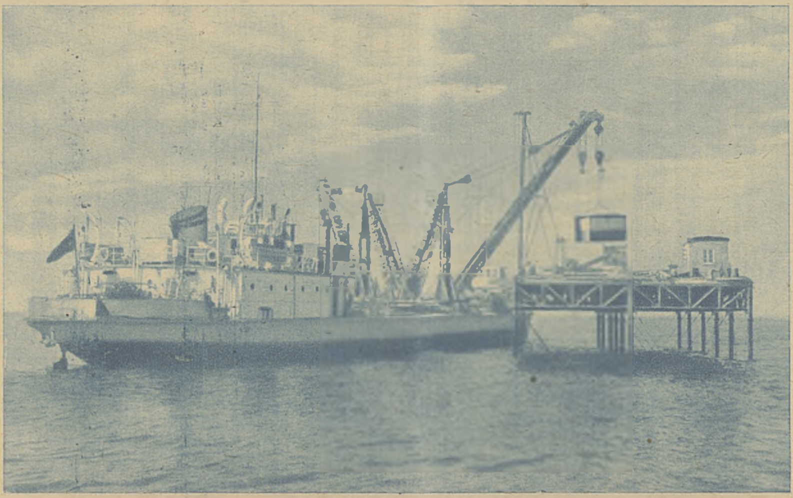
POLSKI ADMIRAŁ POD AZOWEM

Jak wiadomo, wielki poeta rosyjski Aleksander Puszkin, pomimo swych postępowych poglądów, był wielbicielem cara Piotra Wielkiego i zbierał materiały i teksty do napisania „Historii Piotra".

Otóż w jego cenionych zbiorach i notatkach przygotowawczych do tej niestety nie z jego winy nie dokonanej pracy, pod rokiem 1699 figuruje:

„22 października Piotr, po zatrzymaniu się u rannego Leforta, udał się do Woroneża (wtedy stoczni zaczątków floty Czarnego Morza) z wice-admirałem Kreutzem i polskim admirałem Karłowiczem a następnie do Azowa".

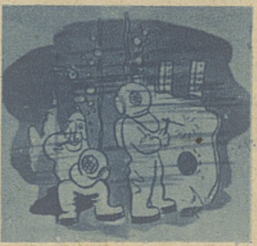
Dowiadujemy się stąd, że za czasów Augusta Mocnego byli w Polsce admirałowie, jak wspomniany Karłowicz. Czy może ktoś z Czytelników „Młodego żeglarza" coś więcej o nim mógłby powiedzieć?



STATEK-DŹWIG

Pisaliśmy w poprzednim numerze „Młodego żeglarza" o Wyspie Siedmiu Statków na Morzu Kaspijskim, wokół której przeprowadzono w dnie morskim wiercenia ropy naftowej. W celu eksploatacji pól roponośnych należało jednak na otwartym morzu ustawić całe skomplikowane budowle, a przede wszystkim wieże wiertnicze.

Radzieccy inżynierowie w tej trudnej sytuacji poradzili sobie w ten sposób, że budowle te skonstruowane z części stalowych — zostały na miejsce przeznaczenia przetransportowane również w częściach, a dopiero po ustawieniu ich połączone. Przetransportowaniem i ustawieniem poszczególnych elementów budowli zajęły się statki specjalnie do tego przystosowane. Były to statki — dźwigi, przerobione ze zbiornikowców. Powyższe zdjęcie przedstawia jeden z takich statków, ustawiający prefabrykowane elementy wieży wiertniczej na zmontowanej już uprzednio sztucznej wysepce.



...Uff, jak gorąco!..

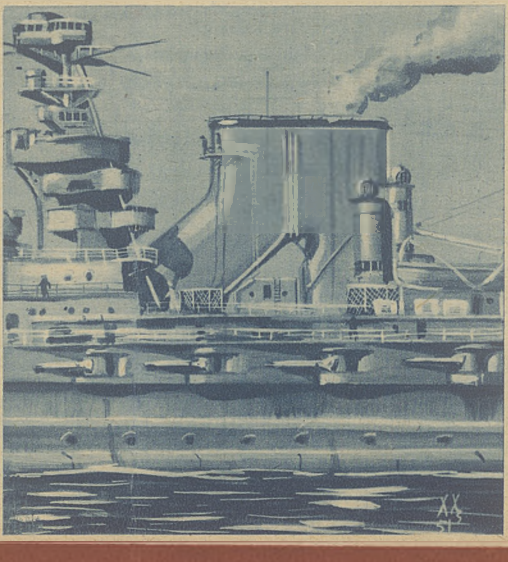


DŻONKI Z ZATOKI ALONG

Te dwie dżonki, które widzicie na zdjęciu, spełniały w ciągu ostatnich miesięcy II Wojny światowej rolę okrętów wojennych i to jedynych okrętów, jakie pod francuską banderą prowadziły działania w Zatoce Tonkińskiej, głównie na wodach Zatoki Along. Obsadzone były one przez grupę młodych patriotów francuskich, którzy uszli z Tonkingu w chwili agresji japońskiej, zdecydowani prowadzić walkę z japońskim imperializmem. Prowadzili też ją aż do kapitulacji Japonii, a do wiosny 1946 roku byli jedynymi przedstawicielami marynarki francuskiej w Zatoce Tonkińskiej. Działalność tych dwu dżonek, nękających japońskie linie zaopatrzeniowe, stanowi chlubny epizod w dziejach francuskiego Ruchu Oporu i jest jedną z jasnych kart historii byłej kolonii francuskiej — Indochin.

Dzisiaj, okręty francuskiej marynarki wojennej, prowadzące na wodach Zatoki Along działania przeciwko walczącej o wolność narodu armii vietnamskiej, ostrzeliwują i niszczą takie same dżonki, jak te, których czyny zyskały im miano „maquis" z Zatoki Along. I w braku innych sukcesów, te „zwycięstwa" francuskich regularnych okrętów wojennych nad vietnamskimi dżonkami są jedyną osłodą niepowodzeń ponoszonych przez francuski korpus ekspedycyjny w toku brudnej wojny w Vietnamie.

KOMINOWE HISTORYJKI. Oto dalszy „niecodzienny" komin na współczesnym okręcie wojennym: komin — „śniegowiec" na pancerniku.



CZY PIERWSZY POLSKI NUREK?

Wspaniałe osiągnięcia naszego przedsiębiorstwa ratowniczego, ukoronowane wydobyciem wraku pancernika „Gneisenau", zwróciły uwagę całego społeczeństwa na polskich nurków, którzy kroczą w pierwszym szeregu naszych ludzi morza, oddając nieocenione usługi naszej gospodarce morskiej. W prasie ukazało się szereg artykułów o nurkach i ich niebezpiecznej pracy. Sięgnięto również do historii podwodnego pływania i nurkowania, padło szereg nazwisk wynalazców. O jednym tylko nie wspomniano: o tym pierwszym Polaku, który zeszedł w morskie głębiny. A był nim wielki wódz, żeglarz, sławny artylerzysta — admirał Krzysztof Arciszewski.

Posłuchajmy zresztą, co on sam w jednym ze swych listów o tym nadzwyczajnym, jak na ówczesne czasy, wydarzeniu pisze:

„Misternym trafunkiem dostało mi się tu nauczyć rzeczy wielce kosztownej, i choć tu woda monarchią swoją ma, w krajach tych niezwyczajny — pod wodą bezpiecznie chodzić.

Czego doświadczając, wszedłem pod Szewelingiem (Scheveningen — przyp. red.) w morze i bawiąc się w niem kilka godzin z kompasem, natrafiłem sieć rybaczą, z której-em chciał co ryb wyjąć, w czym-em się zakłół o rybę, co ją tu pitermanem zowią, rzecz tak jadowitą, że nie wiem jak ją tu jadać śmieją (podobna jest trochę silawie dubińskiej wielkiej). Kilka nocy spać-em nie mógł i od ciężkich bólów i palenia dobrzem nie oszalał. Ręki-m do półtora niedziel ruszyć nie mógł i teraz jeszcze ślady tego zostawają. Ale nie dbam, kiedym tego dostąpił, czegobym za kilka tysięcy złotych nie dał".



Zdobyta w Niderlandach umiejętność nurkowania nasunęła prawdopodobnie Arciszewskiemu pomysł konstruowania podwodnych petard, przy pomocy których chciał on później niszczyć flotę hiszpańską u wybrzeży Brazylii. Projekt ten nie został jednak zrealizowany, gdyż mimo wielkich zdolności i sukcesów Arciszewskiego (a może właśnie dlatego) dowództwo holenderskie odnosiło się do Polaka z nieufnością i zawiścią.

Drogą losowania

— nagrody książkowe za prawidłową odpowiedź na pytanie: „Co przedstawia zamieszczone obok zdjęcie?" — otrzymali: 1) Z. Szargan, Tarnów; 2) K. Fedak, Gdynia; 3) J. Kruszana, Gdańsk - Stogi („AN" w n-rze 7 z br.) oraz: 1) J. Niemiec, Dynów; 2) St. Wardecki, Poznań; 3) W. Sztukowski, Ostrów Wlkp. („AN" w n-rze 9 z br.).



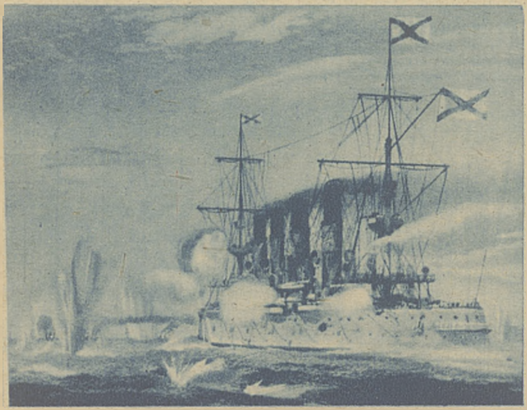
ZAŁOGA „WARIAGA"

W uzupełnieniu notatki o historii bohaterskiego krążownika „Wariag" („AN" w n-rze październikowym) — podajemy kilka szczegółów o załodze tej jednostki. Po powrocie do kraju wszyscy uczestnicy bohaterskich zmagań z Japończykami byli odznaczeni Krzyżami Jerzego czwartego stopnia, specjalnymi medalami, wybitymi na cześć tego zdarzenia i imiennymi, srebrnymi zegarkami. Dowódca „Wariaga", komandor Rudniew, otrzymał oficerski Krzyż Jerzego czwartego stopnia. Był to na owe czasy jeden z lepszych oficerów floty wojennej — rozumny, dzielny, wykształcony marynarz. Wyznaczono go dowódcą 14. Kadry Morskiej w Petersburgu. Marynarze tej Kadry, solidaryzując się z petersburskimi robotnikami, powstali w 1905 r. Wiedząc, jak popularny jest wśród marynarzy Rudniew, rząd carski nakazał mu zlikwidować „bunt". Lecz Rudniew odmówił zastosowania broni i tym naraził się. Zwolniono go z floty. Po opuszczeniu Petersburga Rudniew zmarł w zapomnieniu w r. 1913.

Lecz lud pamięta wybitnych ludzi rosyjskiej marynarki wojennej. Po Rewolucji Październikowej na mogile Rudniewa został wzniesiony pomnik.

Z szeregowych uczestników znakomitej bitwy pozostało przy życiu do naszych dni trzynastu. Najmłodszemu z nich, Szczepanowi Krylowowi, stuknęły już 72 lata. Czterech z nich przedstawia nam zdjęcie u góry.

(wg. „Ogoniok")



STATEK-SADZAWKA

W początkach października zawinął do Gdyni motorowy statek holenderski „Pieter Gertruida" służący do transportu żywych węgorzy.

Statek ten posiada nadbudówki przesunięte ku rufie, a większą część ładowni zamienioną w rodzaj sadza, posiadającego komory wypełnione wodą i podzielone specjalnymi grodziami. Reszta ładowni służy do składowania węgorza mrożonego. Węgorze, które sną nie wytrzymując trudu transportu, są natychmiast zamrażane przy pomocy istniejącej na statku zamrażalni. M/s „Pieter Gertruida" może załadować do 40 ton żywych węgorzy.

Przez tydzień statek załadowywał codziennie partie węgorza z naszych połowów, dostarczanego przez kombinat „Arka" z Helu, Jastarni i Gdyni. Warto zaznaczyć, że „Arka" dysponuje specjalnymi urządzeniami umożliwiającymi przechowywanie węgorza przeznaczonego na eksport w stanie żywym.

Dotychczas już wielokrotnie eksportowaliśmy żywego węgorza za granicę, lecz posługiwaliśmy się zawsze normalnymi kontenerami skrzynkowymi. Obecnie po raz pierwszy eksportujemy cenną rybę za pośrednictwem statku - sadzawki, gdzie węgorze czują się po prostu jak... „ryby w wodzie". Transportowiec typu „Pieter Gertruida" jest jedną z ostatnich zdobyczy techniki. Posiada ich kilka Dania i Holandia. Służą głównie do przewozu węgorza, choć czasem znajdują również zastosowanie do transportu innych ryb.



W rybołówstwie ZSRR stosowany jest cały szereg metod przewozu ryb żywych na wielkie odległości, nie tylko przy pomocy podobnych sadzów, lecz również przy zastosowaniu elektronarkozy, w specjalnych wagonach.



BYŁO TO POD OLIWĄ

Działo się to 26 listopada 1627 roku. Dzień był taki jak dziś — ani zbyt mglisty, ani zbyt pogodny, jak to bywa o tej porze. Wiatr był nierówny i nadlatywał ostrymi szkwałami, szarpiąc bandery na galeonach i wydymając brzuchate żagle eskadry polskiej, która wychodziła z gardzieli Wisłoujścia, mijając twierdzę na „Latarni". Okręty były drewniane, ale ludzie na nich stalowi, którzy nieraz pokazali już wrogowi, że Polacy nie tylko na lądzie, ale i na morzu potrafią bronić swej ojczyzny.

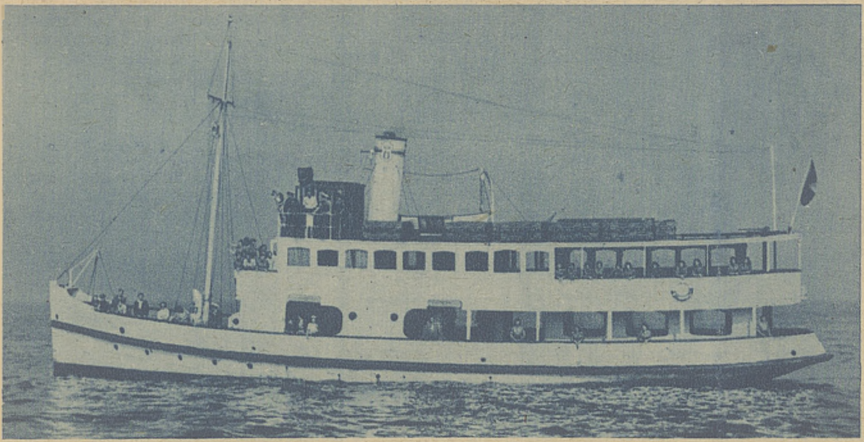
Bój z eskadrą szwedzką zawiązał się nieopodal wybrzeży, mniej więcej na wysokości Oliwy. Na odgłos wystrzałów armatnich kaszubscy rybacy wylegli ze swych checzy pilnie obserwując jak to ich synowie walczą z wrogiem. A walka przybrała rzeczywiście rozmiary wielkiej bitwy. Walczyło przeciw sobie 16 okrętów, a grzmot ich 350 dział rozniósł się szerokim echem, budząc niepokój wśród kupieckich kramów Długiego Targu i koronkowych fasad patrycjuszowskich kamienic Gdańska.



Bój przekształcił się w kilka pojedynków, w których walczyły z sobą poszczególne okręty. Polacy szturmem, a jak się to wówczas mówiło — „abordażem", zdobyli potężny, flagowy okręt admirała Stjernskjolda oraz uszkodzili inny okręt szwedzki „Pelikan". Ostatnim fragmentem bitwy był pojedynek okrętu polskiego „Wodnik" ze szwedzkim orlogiem „Sonne" („Słońce"). Po wymianie obustronnych salw okręty starły się burtami, a Polacy ruszyli do ataku na pokład nieprzyjacielskiego okrętu. Kiedy sytuacja dla Szwedów stała się beznadziejna — własny ich kapitan zbiegł do składów amunicji, aby wysadzić okręt w powietrze. Polski okręt ledwo zdołał odbić od burty „Sonne", gdy z pokładu orloga wystrzelił ponad maszty ognisty słup, ogarniając cały okręt dymem i płomieniami.

Taki przebieg miała bitwa, którą historycy zwykli nazywać „bitwą pod Oliwą".

POZNAJ JEDNOSTKI ŻEGLUGI PRZYBRZEŻNEJ



Któż latem nie płynął po morzu piękną, białą „Panną Wodną", czy mniejszą nieco, ale niemniej ładną „Barbarą"? Pracowite stateczki żeglugi Przybrzeżnej w Gdańsku i Szczecinie przewiozły latem setki tysięcy wczasowiczów. Ale czy je naprawdę dobrze znacie i potraficie odróżnić jeden od drugiego? Np. jak się nazywa jednostka na zdjęciu? Dobrą morską książkę rozlosujemy wśród tych, którzy do 25 listopada nadeślą prawidłową odpowiedź.

CO PRZEDSTAWIA ZDJĘCIE?

Trzy morskie książki rozlosujemy pomiędzy Czytelników, którzy nadeślą nam do 25 listopada prawidłową odpowiedź na powyższe pytanie.

Zdjęcie zamieszczone w n-rze październikowym przedstawiało WYSOKI ODWIETRZNIK — PÓŁMASZT na statku handlowym (m/s „Batory").



ROZWIĄZANIE KONKURSU WAKACYJNEGO

zamieszczonego w 7 n-rze „Młodego Żeglarza"

Prawidłowe rozwiązanie powinno brzmieć: 1. Chwytak służy do przeładunku towarów masowych, a nie do drobnicy; **2.** Czarna kula na sztagu oznacza statek stojący na kotwicy — na rys. statek płynie; **3.** Pochylnia na stoczni musi schodzić do wody, a nie na ląd; **4.** Kiedy nurek znajduje się pod wodą, pompa powietrzna powinna być w ruchu; **5.** Chorągiewki powinny wiać zgodnie z kierunkiem wiatru; **6.** Sieci dryfujące, tj. pławnice, nie są używane przez traulery.

Konkurs wakacyjny okazał się jednak dość trudny, nie tak jak przewidywała Redakcja. Dobrych odpowiedzi wpłynęło tylko 10; względnie dobrych 40.

Nagrody książkowe otrzymali: Bogochwalski Ryszard, Poznań; Czadrowski Jerzy, Skarżysko Kam.; Grzona Wiktor, Lubliniec; Grzywaczyk Romuald, Gd. Oliwa; Kraśkiewicz Zdzisław, Gdynia - Chylonia; Kruk Wiesław, Warszawa 4; Kusy Bogusław, Gdańsk; Matczuk Leszek, Warszawa 1; Przygoda Aleksander, Krynica; Ścigalski Zbigniew, Kraków.

Nagrody w postaci rocznej prenumeraty „Młodego Żeglarza" otrzymali: Augustyn Stanisław, Tarnów; Białuszek Zygmunt, Warszawa; Brewiński Tadeusz, Sopot; Chądzyński Wojciech, Piotrków Tryb.; Cichoń Andrzej, Warszawa 24; Cybulski Andrzej, Iwonicz; Czaja Zofia, Niegłowice; Dąbrowski Mieczysław, Szczecin; Dowganiuk Bogdan, Opole; Dzięgielewski Ryszard, Kluczbork; Fedak Kazimierz, Gdynia; Górski Ludwik, Bydgoszcz; Kapusta Tadeusz, Piotrków Tryb.; Kruszyński Zygmunt, Białystok; Kuśka Gerard, Rybnik; Kwaśniewski Jerzy, Kraków 14; Laufer Ireneusz, Ursus k/W-wy; Lewiński Adam, Oświęcim; Luciński Jerzy, Szczecin; Łowiński Julian, Kłodzko; Maciejewski Andrzej, Wycinki Chlewińskie; Makowski Józef, Tczew; Matraszek J., Gd. Wrzeszcz; Mielniczek Eugeniusz, Ubocze 27; Meirowski Jerzy, Szczecin 2; Nyszler Zygmunt, Zagórów; Oleszek Zbigniew, Sandomierz; Pieniążek Stanisław, Leżajsk; Postępski Bożydar, Lublin; Prowans M., Szczecin; Segit Krzysztof, Szczecinek; Sikorski Andrzej, Gdańsk; Skibiński Władysław, Sarnowo; Skulski Adam, Olszyna Lubańska; Toporski Ryszard, Kielce; Trześniowski Jerzy, Rzeszów; Wardecki Stefan, Poznań; Wencel Henryk, Kołobrzeg; Wierciński Jerzy, Olszyna Lubańska; Zieliński Piotr, Słomniki k/Krakowa.

REORGANIZACJA SZKOLNICTWA MORSKIEGO

Z początkiem nowego roku szkolnego zmieniła się struktura szkolnictwa morskiego, przystosowując się do schematu obowiązującego obecnie w całym szkolnictwie zawodowym.

Jest to zarazem krok naprzód, zmierzający do zapewnienia kadr fachowców należycie przygotowanych do realizacji wielkich zadań, które przed gospodarką morską stawia Plan 6-letni.

Jakże wyraźnie rysuje się przy tym ogromna przepaść dzieląca nas od czasów sprzed 1939 r., kiedy jedyna Szkoła Morska kształciła garstkę młodzieży, pochodzącej w przeważającej części z klas uprzywilejowanych.

W Polsce Ludowej szkolnictwo morskie oparte zostało na masowej bazie młodzieży robotniczo-chłopskiej i pochodzącej z inteligencji pracującej, wielokrotnie przewyższając ilościowo przedwojenną Szkołę Morską, zamiast której istniało dotychczas 5 następujących szkół:

1) Państwowa Szkoła Jungów,

2) Państwowa Szkoła Morska, wydz. nawigacyjny,

3) Państwowa Szkoła Morska, wydz. mechaniczny,

4) Państwowe Liceum Administracji Żeglugi i Portów,

5) Państwowa Szkoła Rybołówstwa Morskiego.

Do PSJ przyjmowana była młodzież po 7 kl. szkoły podstawowej, ale także przyjmowano po 9 klasach — kierując od razu na trzeci rok nauczania, tj. do 3 kl. PSJ. Ukończenie PSJ otwierało wstęp do PSM. Do Plaż i P i PSRM przyjmowano po 9 kl.

Wadą tego systemu było w odniesieniu do szkół 1) — 3) rozłożenie programu nauczania między 2 szkoły oraz brak ciągłości wychowawczej, przerywanej w chwili przejścia z PSJ do PSM.

W odniesieniu do szkół 4) i 5) system dotychczasowy ograniczał rekrutacje do uczniów kl. 9, podczas gdy system szkolnictwa zawodowego przewiduje obranie specjalnego kierunku zawodowego już po ukończeniu 7 kl.

Mimo znacznego oddalenia szkół (3 znajdowały się w Gdyni, 2 — w Szczecinie) były one administrowane centralnie przez swoistą instytucję Państwowego Centrum Wychowania Morskiego, podległą z kolei Departamentowi Szkolnictwa w Ministerstwie Żeglugi.

Nowa reforma znosi PCWM oddając sprawy administracyjne w ręce specjalnych komórek finansowo gospodarczych, utworzonych przy każdej szkole osobno i podporządkowując szkoły bezpośrednio Departamentowi Szkolnictwa.

Zarazem przestaje istnieć PSJ, dołączona do Państwowych Szkół Morskich, które przekształcają się w 5-letnie Technikum Morskie Nawigacyjne i 5-letnie Technikum Morskie Mechaniczne. Do technikum tych przyjmowana będzie młodzież kończąca 7 kl. szkoły podstawowej. 5-letni pobyt w technikum umożliwi odpowiednie wychowanie kadr oficerskich dla Polskiej Marynarki Handlowej oraz należyte przygotowanie fachowe oparte na gruntowniejszym niż w szkołach średnich opanowaniu przedmiotów podstawowych: matematyki i fizyki.

Jednocześnie PLAŻ i P przekształca się w Technikum Eksploatacji Żeglugi i Portów, a PSRM w Technikum Rybołówstwa Morskiego, w odniesieniu do których obowiązywać będą te same zasady, które dotyczą wszystkich innych techników.

Reforma szkolnictwa morskiego zbiegła się w parze z początkiem akcji zmierzającej do zaopatrzenia szkolnictwa morskiego w podręczniki fachowe, których brak dawał się mocno odczuć.

Obecnie na zlecenie Ministerstwa Żeglugi „Wydawnictwa Morskie" przystąpiły do przygotowania szeregu książek, które zapełnią dotkliwą lukę i ułatwią młodzieży naukę w technikach.



ODPOWIEDZI REDAKCJI

Wszystkich tych Czytelników, którzy przysłali do redakcji listy z zapytaniami w sprawie warunków przyjęcia do szkół morskich zawiadamiamy, że zwróciliśmy się do Ministerstwa Żeglugi z prośbą o przysłanie aktualnych warunków przyjęcia. Zaraz po otrzymaniu — prześlemy je wszystkim zainteresowanym.

Zbigniew Rybak, Oleśnica — Książkę p.t. „Sygnalizacja morska" Gorazdowskiego można nabyć we wszystkich księgarniach „Domu Książki". Pozdrowienia.

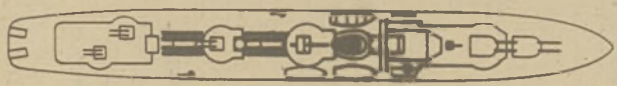
Zdzisław Kuc, Koszalin — Otwarty na początku 1951 roku kurs radiotelegrafistów już się kończy. Następny rozpocznie się dopiero w początkach 1952 roku. Podania z życiorysem należy składać w końcu bieżącego roku (październik — listopad) pod adresem: Centralny Zarząd PMH, Wydział Szkoleniowy, Gdynia, ul. 10 Lutego 24. BRT — jest to skrót oznaczający pojemność statku brutto — czyli kubaturę wszystkich jego pomieszczeń, obliczoną w tonach rejestrowych. NRT — to skrót oznaczający pojemność statku netto — czyli kubaturę handlowo - użytkowej części statku (ładownie, pomieszczenia pasażerskie) — bez pomieszczeń załogi, pomieszczeń na paliwo, pomieszczeń maszynowni, kotłowni itd. DWT — to skrót oznaczający t.zw. ciężar martwej wagi, t.j. ciężar ładunku, jaki statek może maksymalnie zabrać wraz z ciężarem paliwa, zapasów i

NASZ NOWY LODOŁAMACZ „ŚWIATOWID"



słodkiej wody. Jest to t.zw. nośność statku. Jej miarą jest normalna tona wagowa = 1.000 kg. (lub angielska = 1.016 kg). Do czego służy nawiewnik dowiecie się ze Słowniczka w numerze 10. „Mż". Pomost na zbiornikowcach jest umieszczony nad pokładem dla zabezpieczenia przed zalaniem przez fale, gdyż załadowane zbiornikowce zanurzają się głęboko. Poza tym na pokładzie rozciągnięte są rurociągi, które utrudniają chodzenie. Największym statkiem żaglowym jest radziecki bark 4-masztowy „Admirał Kruzensztern". Dane techniczne podamy w jednym z następnych numerów „Mż". Wzajemne pozdrowienia.

Wojciech Chądzyński, Piotrków Trybunalski — Poniżej zamieszczamy, tak jak nas prosiliście — rzut górny niszczyciela. Wymiary jego są następujące: długość 115,5 m, szerokość 12 m, zanurzenie 5,25 m. Serdeczne pozdrowienia.



P. B., Piotrków — Patrz odpowiedź Zbigniewowi Rybakowi, Oleśnica.

Franciszek Czurak, Wólka-Nozow — „Strażnicy morza" Sławomira Siereckiego można nabyć we wszystkich księgarniach „Domu Książki".

Wacław Hajdukiewicz, Gorlice — Adres Administracji „Młodego żeglarza": Gdańsk, Wały Piastowskie 24.

Józef Kubiak, Września — Swój słynny rejs naokoło świata „Dar Pomorza" odbył w latach 1934/35. Charakterystyka „Zewu Morza" jest następująca: pojemność brutto ok. 114 RT, długość całkowita wraz z bukszprytem 31,3 m, długość pomiędzy pionami 21,1 m, szerokość 6,5 m, zanurzenie 3 m, wysokość boczna 4,3 m, powierzchnia żagli na wietrze 365 m2, motor pomocniczy typu Herkules-Diesel 6 cyl., posiada moc 160 KM. „Krasicki" jest bliźniakiem „Zewu Morza". „Beniowski" — 1912 BRT, 724 NRT, długość 92 m, szerokość 12 m, zanurzenie 3,5 m, parowiec (2 turbiny parowe A.E.G., kotły opalane ropą) 3000 KM, 2 śruby, szerokość 16 węzłów, 4 pokłady. Wzajemne serdeczne pozdrowienia.

Tadeusz Kapusta, Piotrków Tryb. — Morskich statków szkolnych mamy pięć: „Dar Pomorza", „Zew Morza", „Janek Krasicki", „Henryk Rutkowski" i „Beniowski". Co do kupna książek „Strażnicy morza" Siereckiego i „Sygnalizacja morska" Gorazdowskiego — patrz odpowiedź Zbigniewowi Rybakowi i Franciszkowi Czurakowi. Szczegóły co do rodzajów chorągiewek, jakie posiada Kod Międzynarodowy — znajdziecie w 9 n-rze „Młodego żeglarza" w artykule p.t., Opowieści sygnałów morskich". Na resztę pytań odpowiemy w jednym z następnych numerów „Mż".

Janusz Berek, żywiec — W myśl Waszego życzenia zamieszczamy obok zdjęcie lodołamacza „Swiatowid".

Adres redakcji: Gdańsk, Wały Piastowskie 24, tel. 320-70, wewn. 48. Adres administracji: Gdańsk, Wały Piastowskie 24, tel. 320-70, wewn. 52. Delegatura w W-wie: ul. Widok 10, tel. 705-29.
Czasopismo zalecone do bibliotek szkolnych od kl. 7, pismem Ministerstwa Oświaty Nr OC-441/51 L. dz. Prop. 761/51 z dnia 19 lipca 51.
Zakłady Wklęsłodrukowe i Introligatorskie RSW „Prasa" — Warszawa 2-B-44931

Podpisano do druku 6.XI.1951 r.

MŁODY ŻEGLARZ

listopad 1951 — nr. 11

Młodzieżowe pismo popularyzacyjno - szkoleniowe

LIGI MORSKIEJ

REDAGUJE ZESPÓŁ



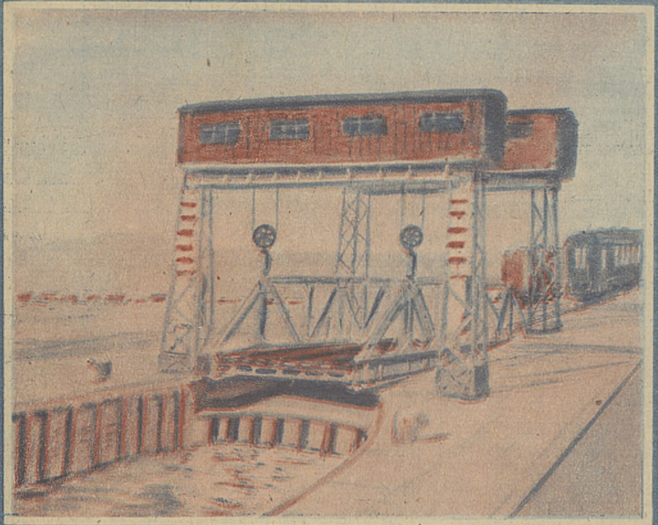
Bandera Rewolucji

TREŚĆ NUMERU:

Państwowe Przedsiębiorstwo Wyodrębnione

FOTOGRAFIE: K. Komorowski, J. Uklejewski, M. Syrowatko, T. Wań-ki, CAF, SIB, „Tiechnika Mołodioży", „Sowieckij Sojuz", archiwum „Młodego Żeglarza". ILUSTRACJE: E. Karłowski, S. Woźniak, Z. Król, S. Sierecki, J. Dałkiewicz, archiwum „Młodego Żeglarza".

W POCIĄGU... PRZEZ MORZE



PLANSZA DO ARTYKUŁU NA STRONIE 27

Po lewej: przystań promów kolejowych. Widoczny jest ruchomy pomost z odcinkiem szyn, który po dobiciu promu opuszcza się krawędzią na rufę statku. Na prawo: polski prom kolejowy „Kopernik" widziany od rufy. Obok: prom kolejowy z otwieranym dziobem. Poniżej: przekrój promu kolejowego z wagonami pasażerskimi na pokładzie. Zwróćcie uwagę na dodatkowy ster na dziobie.

